

auto motor und sport

Heft 19 15. September 1976 DM 2.50 E1418 DX

12. Lauf zur Fahrer-WM

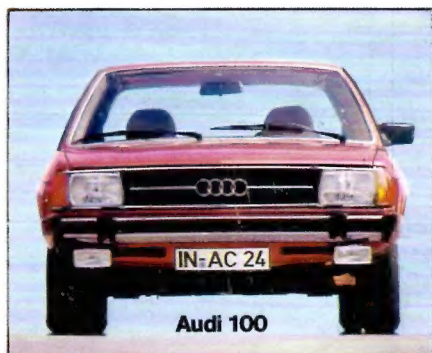
Grand Prix von Holland

Erster Test Mazda RX-5

Neue Chance für den Wankel?

Alle technischen Details

Audis neuer Fünfzylinder



Audi 100



Porsche 924



Kleiner Mercedes

Großer Farb-Katalog

Alle neuen deutschen Autos Modelle Daten·Preise



BMW Coupé



Ford Fiesta



VW Golf GTI



extra Alles über Stereo
Exclusive Tips für Käufer und Besitzer
von Hi Fi-Anlagen



**Geben Sie dem Mann am Klavier
nicht irgendein Bier.**

Beck's ist Beck's.
Fortissimo.



Plädoyer für den „Ring“



Ferdinand Simoneit

Niki Lauda preist per Pressekonferenz Hosen an, die seinen Namen tragen; Niki Lauda wird auch weiter Formel 1 fahren. Über den Nürburgring kann also wieder – diesmal sachlich – gesprochen werden.

Alles, was seit dem 1. August, dem Großen Preis von Deutschland, geschah, konnte spannender kaum sein. Da erklärt Lauda, der amtierende Weltmeister, er habe vor einzelnen Passagen auf dem Ring Angst („die Hosen voll“); einige seiner Rennfahrer-Kollegen wollen die Strecke, weil zu unsicher, sogar boykottieren. Und dann verunglückt Weltmeister Lauda tatsächlich dort – Schlagzeilen: „In Lebensgefahr“, „Todeskampf“. Und als er außer Gefahr ist, wenigstens die besorgte Frage in „Bild“: „Wie lebt ein Mensch ohne Gesicht?“ – wohlgemerkt: nicht mit neuem

Gesicht, sondern ohne. Jedenfalls: Der Ring war tot. Und die üble Nachrede nicht mehr zu stoppen.

Eilig versichert Enzo Ferrari, der Commendatore, an seinem Wagen habe es nicht gelegen. Also vielleicht am Fahrer Lauda? Sofort beginnen seine Freunde, ihn von jedem Verdacht zu befreien – Beispiel: Der Chefreporter der „Bild am Sonntag“, ein Duzfreund Laudas, gesteht zwar offenherzig, „ein Laie in Sachen Formel 1“ zu sein und „keine Ahnung“ zu haben; trotzdem läßt er drucken: „Zu welchem Urteil die Experten auch immer kommen mögen, für mich steht eines fest: Nikolaus Lauda hat keinen Fahrfehler begangen.“ Ergebnis der Kampagne: Todesurteil für den Nürburgring. Denn nicht das Auto und nicht der Fahrer waren schuld, Schuld trug allein der Ring. Damit sind wir beim Thema: Kann eine Rennstrecke Schuld haben?

„Für einen Unfall, unabhängig ob mit einem simplen Tourenwagen oder mit einem Rennwagen, gibt es“, so urteilt Dr. Hans Flemming, Facharzt für Unfallchirurgie in Eschborn/Taunus, in der „Frankfurter Allgemeinen“, „nur zwei Gründe: 1. technisches Versagen, was von der Herstellerfirma zu verantworten wäre, und 2. menschliches Versagen.“ Lauda habe an der Unfallstelle „seine eigenen Fähigkeiten oder die Leistungsfähigkeit seiner Maschine überschätzt oder die Schwierigkeiten der Strecke unterschätzt“. Jede Straße aber werde gefährlich, wenn man sich den Verhältnissen nicht anpasse; darin gäbe es keinen Unterschied zwischen Autorennen und Spazierfahrt. Abschlußurteil des Facharztes: „Selbst wenn aber allein technisches Versagen zum Unfall geführt haben sollte, ist dies sicher nicht der Streckenführung des Nürburgringes anzulasten.“

auto motor und sport-Verleger Paul Pietsch, unter anderem Dritter beim Großen Preis auf dem Nürburgring 1939 und daher über Metier und Strecke ebenso urteilsfähig wie -berechtigt, wählt einen kräftigen Vergleich: „Kein Bergsteiger käme auf die Idee, Felskanten am Matterhorn abzuschlagen, um das Bergsteigen gefahrloser zu machen. Zu gewissen Sportarten gehört ein gewisses Risiko. Und nicht das Risiko hat man zu beseitigen, vielmehr hat der Teilnehmer mit dem Risiko fertig zu werden.“

Fazit: Es gibt keine „sicheren“ Rennstrecken. Es kann und darf sie auch nicht geben. Niki Lauda, der Weltmeister, muß, wenn er sich unsicher fühlt, eben langsamer fahren.



Foto: Richter

Nürburgring-Atmosphäre: GP von Deutschland 1976

Alle deutschen Autos



Die deutsche Autoindustrie steuert einem neuen Verkaufsrekord auf dem Inlandsmarkt entgegen. Lange Lieferfristen künden davon, daß ihre Produkte beim Kunden so beliebt sind wie schon lange nicht mehr. Grund genug also, sich mit dem Angebot aus deutschen Landen eingehend zu beschäftigen. Ein großer Katalogteil informiert über die Neuerscheinungen des Jahres, über Marken, Modelle, Preise und technische Daten. **Seite 32**

Der Arbeitgeber



Schleyer, Richarz

Hanns Martin Schleyer, Arbeitgeber-Chef, wird im nächsten Jahr auch den Bundesverband der Deutschen Industrie führen. Hans-Robert Richarz beschreibt die Bedeutung des hauptberuflichen Mercedes-Managers. **Seite 8**

Die neue BMW



BMW R 100 RS

Das neue Spitzen-Motorrad der Bayerischen Motoren Werke heißt R 100 RS, hat einen Liter Hubraum und leistet 70 PS. Helmut Luckner fuhr die neue BMW und stellt sie und ihre Schwester-Modelle vor. **Seite 88**

Da waren's nur noch zwei



Hunt vor Watson und Peterson

Durch seinen knappen Sieg beim Grand Prix von Holland vor Clay Regazzoni kam James Hunt in der WM-Wertung bis auf zwei Punkte an Niki Lauda heran. Wie sein Erfolg zustandekam und welche Chancen Lauda für eine erfolgreiche Titelverteidigung noch bleiben, schildert der Bericht auf **Seite 202**.

Editorial	3
Plädoyer für den „Ring“	
Leserbriefe	24
auto motor und sport:	26
Die Mannschaft (23).	
Impressum	30
Vorschau	208
Car-toon	210

Magazin

Nachrichten	6
Der Boß	
Mercedes-Manager Schleyer wird zum einflußreichsten Sprecher der deutschen Industrie.	8
Die Fehler der Verkehrsplaner	11
Autobahnkreuz Nahne bei Osnabrück.	
Konkurrenz für die Mercedes-S-Klasse: BMW 828 bis 833 i	12
Modelle und Preise.	
Schwarzarbeit	14
Wie chromlose Mercedes entstehen.	
B. Buschs Sammelsurium	14
Leukoplast-Roadster: DKW „F1“ 1931.	
Was die CDU/CSU plant	16
Verkehrspolitische Programme im Wahljahr (III).	
Splitting-System	17
Neuer Vorschlag zur Kfz-Steuerreform.	
Schmalspur	18
Wie Bonn das Autobahn-Plansoll erfüllen will.	
Information und Meinung	18
Betrifft: Autobahnbau.	
Flaute im Urlaub	20
Marktbericht Juli 1976: Rückgang der Zulassungen um 7,4 Prozent.	
Teurer Grand Prix-Müll	22
Souvenir-Geschäft mit Formel 1-Schrott.	

Test und Technik

Alle deutschen Autos	32
Marken und Modelle, Preise und Daten.	
Nachrichten aus der Technik	69
Arthur Westrups Fragestunde	
Heute: Was verstehen Sie unter Leistungsgewicht?	70
Erinnern Sie sich?	72
Gutbrod Superior: Entwurf von Meisterhand.	
Als der Führerschein eine Mark kostete ...	76
B. Busch blickt in den Rückspiegel: 1938.	
Entzugskur	84
Kurztest Fiat 132 GL: neues 1,6 Liter-Modell mit 90 PS Normalbenzin-Motor.	
Voll eingesenkt	88
Neue BMW-Motorradmodelle mit Einlitermotor.	
Harmonielehre	92
Wie Audi den Fünfzylinder-Otto-Motor kultivierte.	

Platz da für den Mazda?
Test Mazda RX-5; die Chancen für das neue Wankel-Auto aus Fernost. 108

Neues Zubehör
Vom Integralhelm bis zum Reservekanister. 116

extra
Alles über Stereo

Ohrwürmer
Wie die Schallplatte entstand. 119

Die Röhre kommt wieder
Warum Transistoren bei HiFi-Verstärkern Konkurrenz bekommen. 122

Dream Set
Traumhaft gut und traumhaft teuer – eine HiFi-Anlage aus 18 ausgesuchten Komponenten für mehr als 70 000 Mark. 124

Kundendienst
35 Fachhändler, bei denen Sie sich beraten lassen können. 128

Hören Sie mal...
25 Grundregeln, die Sie bei Kauf und Erweiterung einer HiFi-Anlage beachten müssen. 130

Mit Pauken und Trompeten
45 perfekt gepreßte Platten für HiFi-Fans. 142

Karajan in der Konsole
Was bei Auto-Stereoradios beachtet werden muß. 146

Ratgeber

Der Griff ins Leere
Warum die Handbremse keine Versicherung für Notfälle ist. 154

Die gute Gelegenheit
Spartip des Monats: amerikanisches Zubehör zu besonders günstigen Konditionen. 156

Was ist Ihr Auto wert?
Händler-Einkaufspreise für Gebrauchtwagen: September 1976. 158

Leser über ihre Autos
Chrysler/Simca 1308 GT, Audi 50 LS, Volvo 245 DL, Peugeot 504 Coupé, Innocenti 1001, Mercedes 220. 162

Aktion und Reaktion
Was die Ersatzteil-Story in auto motor und sport bewirkte. 164

Sport

Schwarz auf weiß
Rennfahrerverträge im Wandel der Zeiten. 166

Sport-Nachrichten 172

Alte Eisen
Historische Renn- und Sportwagen auf dem Nürburgring. 174

„Wir nehmen kaum Einfluß“
Interview mit Jägermeister-Chef Günter Mast über sein Motorsport-Engagement. 178

Warnung vor dem Hunt
Grand Prix von Holland: James Hunt auf dem Weg zur Weltmeisterschaft? 202

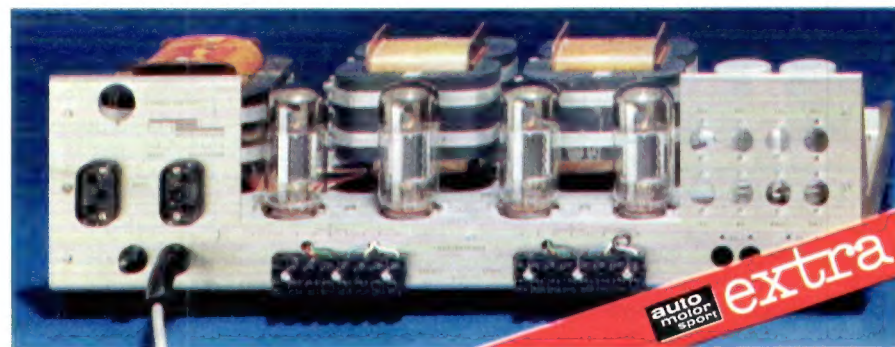
Wankel-Auto aus Fernost

Die japanische Firma Toyo Kogyo hat bisher über 800 000 Autos mit Wankel-Motor gebaut und ist ständig bemüht, den neuesten Stand der Wankel-Technik auf die Straße zu bringen. Aktuellstes Ergebnis dieser Bemühungen ist der Mazda RX-5. Ob das Auto aus Fernost dem Kreiskolben-Motor neue Impulse geben kann, untersucht Helmut Eikner auf **Seite 108**.



Mazda RX-5

Alles über Stereo



Röhrenverstärker MEL-Pic 35

Für den Kauf einer Hi-Fi-Anlage gelten wenige wichtige Grundregeln; wer sie beachtet, spart viel Geld. Das Extra zählt diese Profi-Tips auf; außerdem erklärt es, warum Röhrengeräte wieder modern werden und empfiehlt Fachhändler, die ihre Kunden gut beraten. Die große Übersicht beginnt auf **Seite 119**.

Veteranen-Treffen

Für Oldtimer-Freunde war es ein unvergeßliches Erlebnis: Alte Autos trafen sich an einem August-Wochenende auf dem Nürburgring, um gegeneinander im Wettbewerb anzutreten. Ohne Rücksicht auf Jahrgang und Wert der Renn-Altertümer wurde der schnellste Oldie ermittelt. Über die rüstigen Veteranen und ihre teilweise ebenso alten und interessanten Fahrer berichtet Harald Kaiser auf **Seite 174**.



Start zum Oldtimer-Rennen

Nachrichten

Neues Verkehrsschild in Amerika

Autofahrer im amerikanischen Bundesstaat Colorado müssen sich seit einiger Zeit über ein neues Verkehrsschild ärgern. In bestimmten Wohngebieten werden sie aufgefordert, mit ihrem Wa-



Soll Krach einschränken: neues US-Verkehrsschild

gen nicht mehr Lärm als 80 Phon zu erzeugen, Lastautos dürfen noch acht Phon lauter sein. Wie freilich die ratlosen Verkehrsteilnehmer die Lautstärke ihrer Vehikel messen sollen, darüber verrät die Straßenbehörde Colorados nichts.

Autoversicherungen werden teurer

Eine „zweistellige Prämien-erhöhung“ in der Autoversicherung hat Heinz Sievers, Vorsitzender des Verbandes der Haftpflicht-, Unfall-, Kraftverkehrs- und Rechtsschutzversicherer (HUK-Verband) für nächstes Jahr angekündigt. Grund: Die Zunahme des Versicherungsbestands sei mit nur fünf Prozent im ersten Quartal dieses Jahres hinter den Erwartungen zurückgeblieben, während der Aufwand, der auf die Versicherungen zukomme, pro Unfall im Durch-

schnitt auf mehr als 3000 Mark steige. Für 46 der 89 bundesdeutschen Autoversicherer dürfte eine Prämien-erhöhung freilich überflüssig sein, da sie über Finanznöte kaum klagen können. Sie nämlich gewährten ihren 4,5 Millionen Kunden kürzlich eine Prämienrückerstattung in Höhe von 400 Millionen Mark.

Kanada: Gurt-anlegequote sinkt

Im Gegensatz zu bundesdeutschen Autofahrern, die sich trotz fehlender Strafe immer häufiger anschnallen, registrieren Unfallforscher bei kanadischen Fahrern einen entgegengesetzten Trend. Nach Einführung der kanadischen Anlegepflicht im Januar 1976 kletterte die Anschnallquote von zuvor 23 Prozent rasch auf 75 Prozent, um wenige Monate später ebenso rapide wieder abzufallen. Derzeit benutzen nur noch 36 Prozent der Kanadier ihren eingebauten Dreipunktgurt. Und in der Gruppe der jugendlichen Fahrer, die im Auto einen

Gurt eingebaut haben, schnallen sich jetzt lediglich noch 25 Prozent an.

Autokonzerne unter den zehn Größten

In der Rangliste der umsatzstärksten Unternehmen der Welt haben die Autokon-

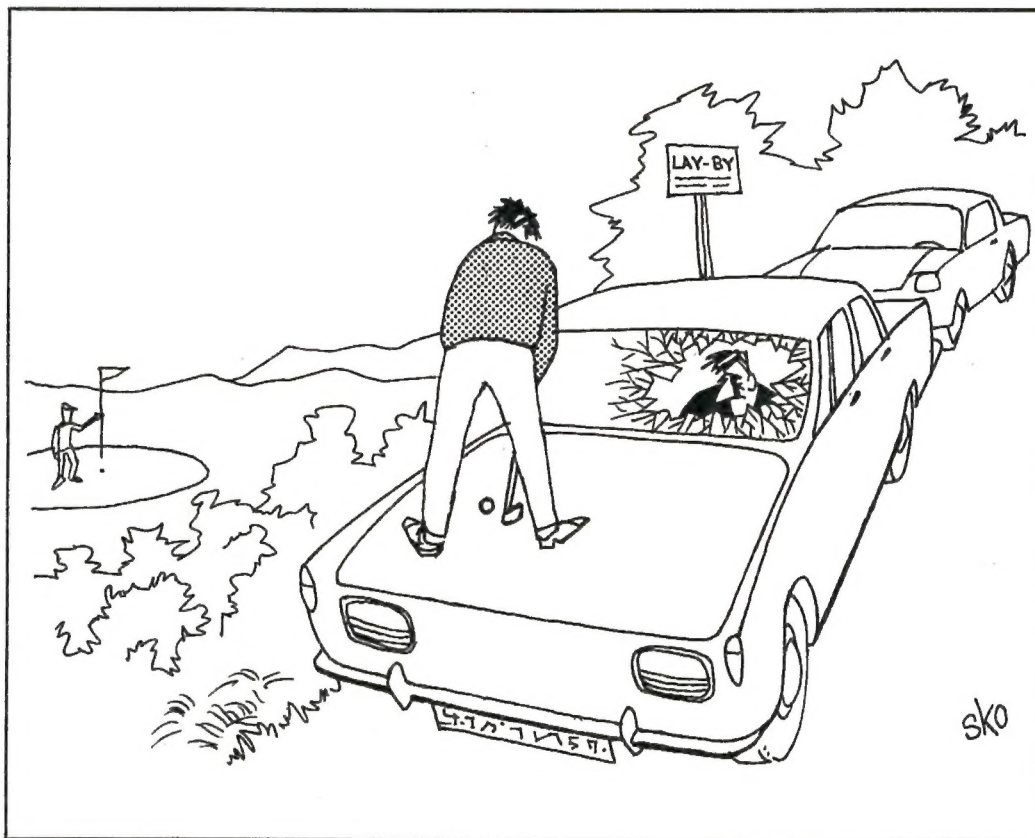
zerne im letzten Geschäftsjahr den verlorenen Boden wieder gutmachen können. Zwar sind unter den zehn größten Firmen sechs multinationale Ölfirmen zu finden, doch konnte General Motors mit einem Umsatz von 87,9 Milliarden Mark in 1975 an die zweite Stelle



Vorerst nur auf dem Papier: Collins in Aktion

320 km/h auf zwei Rädern

Russ Collins, Inhaber des Beschleunigungsweltrekords für Dragster-Motorräder, bastelt an einer neuen Geheimwaffe, nachdem sein bisher benutztes Motorrad bei einem Unfall total zerstört wurde. Sein neues Zweirad erhält zwei auf 900 cm³ aufgebohrte Honda-Vierzylinder mit Turbolader und soll nach den Vorstellungen des Erbauers nach einer Viertelmeile (ca. 400 Meter) schon 320 km/h schnell sein. Der bisherige Rekord liegt bei 290 km/h.



Aus: BMW-Journal

hinter dem Ölgiganten Exxon mit 110 Milliarden Umsatz vorrücken. Auf dem fünften Platz liegt Ford mit 59,1 Milliarden Mark Umsatz.

Auto im Fernsehen

Ich, Du, Wir und Ihr im Straßenverkehr

Diskussion und Spiel mit Jugendlichen.
Samstag, 18. September,
15.35 Uhr (ZDF).

ARD-Ratgeber: Auto und Verkehr

Geplante Themen:
Strafmandate im Ausland.
Wie wird man Rallye-
Fahrer?
Was sind Jahreswagen?
Sonntag, 26. September,
11.00 Uhr (ARD).

Eins plus Eins gegen Zwei

Ein Verkehrsquiz zum
Mitspielen.
Sonntag, 26. September,
16.10 Uhr (ARD).

ARD-Ratgeber „Auto und Verkehr“ mit Autotest

Ab Oktober wird die Südwestfunk-Fernsehsendung Ratgeber „Auto und Verkehr“ um 15 Minuten auf 45 Minuten Sendezeit verlängert. Statt wie bisher am Sonntagmorgen, wird die Sendung, wie alle ARD-Ratgeber, künftig samstags um 16.30 Uhr ausgestrahlt. Die zusätzliche Sendezeit will Moderator Wolf Littmann mit Autotests nutzen, die sich von bisherigen Tests im Fernsehen unterscheiden werden. Als Basis zur Beurteilung der Wagen zieht Littmann Erfahrungsberichte von ADAC-Pannenhelfern und technische Untersuchungen des TÜV Berlin hinzu.

Italien: Benzin rationiert?

Durch die miserable Zahlungsbilanz der italienischen Wirtschaft droht den Autofahrern zwischen Alpen und

Sizilien die Rationalisierung des Benzens. Nach den Plänen der christdemokratischen Regierung in Rom sollen die Autobesitzer künftig pro Monat nur noch eine minimale Menge Treibstoff – etwa 40 Liter – über Bezugsscheine zum derzeitigen Literpreis von 1,20 Mark tanken können. Wer mehr Sprit benötigt, muß ihn auf dem freien Markt für rund drei Mark pro Liter kaufen. Mit der für Friedenszeiten ungewöhnlichen Notstandsmaßnahme erhofft sich die italienische Regierung eine Entlastung ihres strapazierten Devisenhaushalts.

Bus per Telefon

In Nord-London ist die erste Ruf-Buslinie angelaufen, die wie die berühmten Doppeldecker von der kommunalen Verkehrsgesellschaft London Transport betrieben wird. Der Passagier kann sich wie beim Taxi auf Anruf abholen lassen und das Ziel bestimmen. Im übrigen halten sich die Wagen an eine Runde mit Haltestellen, wo ohne Anruf alle 15 Minuten mit Abholung gerechnet werden kann. Auch Abonnement ist möglich. Der Einheitspreis liegt zwischen Normalbus und Taxi. Weitere Linien sind geplant.

Experten-Meinung

Der Massentransport ist in Amerika zum Scheitern verurteilt, weil das eigene Auto der einzige Ort ist, wo der Mensch allein sein und denken kann. In seinem Heim muß er eine soziale Kreatur sein, und daher wird er sich weigern, die Privatsphäre seines Autos aufzugeben, gleichviel wie hoch die Kosten sind.

Der amerikanische Soziologe und Medienexperte Marshall McLuhan über den öffentlichen Nahverkehr

Personalien

Jürgen Baumgarten, 30, deutscher Moto Cross-Fahrer und gelegentlich durch Glasscheiben und über Autos springender Motorrad-Kaskadeur, stellte einen neuen Rekord auf. Mit einer 370 cm³-Suzuki mit rund 45 PS und extrem langen Federwegen startete Baumgarten zu einem Flug über den Elbe-Lübeck-Kanal. Nach längerem Anlauf erhob sich der in einen Taucheranzug gewandete Fahrer mit einer Geschwindigkeit von 140 km/h in die Luft und segelte, knapp 15 Meter hoch, über den Kanal. Nach einem Flug von 64,8 Metern setzte Baumgarten auf der anderen Seite auf. Die Landung überstand der Weitspringer trotz anschließendem Überschlag ohne jegliche Blessuren.



Absprung und Landung: Jürgen Baumgarten

Kurt Gscheidle (SPD), 51, Bundesminister für Verkehr und Post, brachte das Personalkarussell in Schwung. Nachdem der Schwabe unlängst für die Trennung der beiden schwierigen Ressorts Post und Verkehr eingetreten und Gscheidles Vorliebe für die Post bekannt ist, begann gerüchteweise bereits die Suche nach einem eventuellen Nachfolger. Für den Posten des Verkehrsministers stehen seine beiden Staatssekretäre Heinz Ruhnau und Ernst Haar parat sowie der SPD-Geschäftsführer Holger Börner, der als ehemaliger Vorsitzender des Verkehrsausschusses gleichfalls mit der Materie vertraut ist. Wird die nächste



Kurt Gscheidle



Heinz Ruhnau



Holger Börner

Regierung von der CDU/CSU gebildet, erfolgt auf Wunsch von Kanzlerkandidat Helmut Kohl auf jeden Fall eine Trennung der beiden Ministerien. Für den Chefsessel im Verkehrsministerium gibt es zwei Anwärter: Werner Dollinger (CSU), ehemals Bundespostminister, und Dr. Dieter Schulte (CDU), verkehrspolitischer Sprecher seiner Fraktion. Der 35jährige Schulte, mit dem Handicap des Jüngeren belastet, darf sich angesichts schwäbischer Herkunft noch Hoffnungen machen: Baden-Württembergs Christdemokraten sind in Kohls Schattenkabinett bislang unterrepräsentiert.



Der Boß

Mercedes-Manager Schleyer wird zum einflußreichsten Sprecher der deutschen Industrie.

Von Hans-Robert Richarz

Der äußere Eindruck täuscht. Der 61jährige Hanns Martin Schleyer, Doktor der Rechte, Vorstandsmitglied bei Daimler-Benz und Präsident der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA), sieht zwar so aus, formulierte einmal die Gewerkschaftszeitung „Welt der Arbeit“, wie der „kapitalistische Gottselbeius“ persönlich. Doch — das mußte das SPD-nahe Blatt dem CDU-Mitglied Schleyer bestätigen — in Wirklichkeit ist er ganz anders.

In der Tat zollen die meisten Widersacher aus dem Arbeitnehmerlager ihrem Gegner von der Unternehmenseite Schleyer wegen seiner zwar kompromißlosen, aber stets fairen Verhandlungsführung Respekt. Und mit dem IG-Metall-Funktionär Willi Bleicher, der zu Beginn der 60er Jahre bei Lohnrunden in Baden-Württemberg versuchte, Schleyer mit immer neuen Raffinessen auszu-tricksen (beispielsweise 1963 mit Schwerpunktstreiks), ist er privat befreundet.

Seit drei Jahren leitet der von Freund und Feind gleichermaßen anerkannte Schleyer den BDA und machte in dieser kurzen Zeit „aus dem vergleichsweise harmlosen

Daimler-Benz-Manager Schleyer: vielbeschäftigter Chef der Bundesverbände der Arbeitgeber und (ab 1977) der Deutschen Industrie.

Vier Fragen an Schleyer

Dr. Hanns Martin Schleyer, 61, ist Präsident der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände. auto motor und sport sprach mit ihm über die Lage in der Autoindustrie.

?: Herr Schleyer, die Automobilunternehmen verdienen zur Zeit so gut wie nie zuvor. Werden die Gewerkschaften daraus Kapital schlagen und bei der nächsten Lohnrunde Rekordforderungen stellen?

Schleyer: Nach den vergleichsweise mäßigen Lohnabschlüssen zu Beginn dieses Jahres gehe ich davon aus, daß es den Gewerkschaften auch beim nächsten Mal in erster Linie um die Sicherung der Arbeitsplätze geht, die nur möglich ist, wenn den Unternehmen genügend Gewinne verbleiben, um Investitionen durchzuführen.

?: Das gilt für den Gesamtbereich der Wirtschaft. Spielen die Autofirmen nicht eine Sonderrolle?

Schleyer: Nur zum Teil. Es gibt zwischen den Firmen Unterschiede, und die jetzige Auftragslage, in der ja der vorübergehende Nachholbedarf steckt, ist kein Grund, in Euphorie auszubrechen.

?: Glauben Sie, daß Ende des Jahres stärker als bis-

her die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen gefordert wird. Die 35-Stunden-Woche ist wieder im Gespräch, und kürzlich weigerte sich der Opel-Betriebsrat aus Solidarität mit arbeitslosen Kollegen, Sonderschichten zu fahren.

Schleyer: Die Maßnahme des Opel-Betriebsrats halte ich für kurzfristig, weil es sinnlos ist, für Produktionsspitzen neue Arbeitskräfte einzustellen. Wenn sich nämlich die Auftragslage wieder normalisiert, kommt es zwangsläufig zu Entlassungen. Was die 35-Stunden-Woche angeht, so glaube ich, daß die Verteilung der gleichen Arbeit auf mehr Schultern nicht durchführbar ist. Denn durch eine Verkürzung der Arbeitszeit plus Lohnausgleich werden die Unternehmen gezwungen, noch stärker zu rationalisieren, was letztendlich wieder auf Kosten der Arbeitsplätze geht.

?: Wie lange wird der Auto-Boom andauern?

Schleyer: Wir haben es zur Zeit mit einem aufgestauten Nachholbedarf im Inland zu tun. Erst wenn auch der Export wieder zunimmt, können wir optimistisch bleiben. Im Inland ist der Gipfel überschritten. Die Normalisierung hat schon begonnen.

Arbeitgeberverband eine wirksame Unternehmer-Lobby“ (schrieb der „Spiegel“). Gebärdeten sich nämlich noch vor Schleyers Zeit Deutschlands Industrielle gerne als „Heulsusen der Nation“ („Capital“), indem sie weinerlich Angriffe linker Ideologen bejammerten, nahm der neue Präsident die Kampferklärungen von Links an und polierte mit verbalen Gegenschlägen das angekratzte Unternehmer-Image wieder auf.

So nimmt es nicht wunder, daß einflußreiche Industrielle den erfolgreichen Verbands-Manager jüngst mit einem weiteren Spitzenjob betrauten: Ab Januar 1977 soll Schleyer zusätzlich zu seiner BDA-Funktion auch noch den Präsidentensessel beim Bundesverband der Deutschen Industrie in Köln übernehmen. „Dann“, so hofft er, „kann unsere Sache mit noch größerer Gemeinsamkeit vertreten werden.“

Während der BDA alle Arbeitgeber — auch nichtindustrielle — eint und sich um sozialpolitische Fragen wie Mitbestimmung und Vermögensbildung kümmert, ist im BDI die industrielle Unternehmensebene vertreten, die in Bonn versucht, wirtschafts- und konjunkturpolitische Probleme in ihrem Sinne zu beeinflussen.

Daß ausgerechnet ein Manager aus der Automobilindustrie zum Boß beider Verbände und damit zum mäch-

Der Boß

tigsten Interessenvertreter der Wirtschaft aufrückt, schreibt Schleyer der Schlüsselrolle zu, die seine Branche in der Bundesrepublik spielt: „Schließlich sind wir so eine Art Konjunkturbarometer.“

Doch schon zu Beginn seiner beruflichen Nachkriegs-Laufbahn wurden Schleyers Karriere-Weichen in Richtung Verbandspolitik gestellt.

Nach dem Krieg vier Jahre lang wegen seiner Tätigkeit als Leiter des Präsidialbüros beim Zentralverband der Industrie im nazibesetzten Prag auf Eis gelegt, ging es für ihn alsbald wieder aufwärts. 1951 stieß er zu Daimler-Benz, wo er bereits 1959 zum stellvertretenden Vorstandsmitglied im Ressort Personal- und Sozialwesen berufen wurde.

Wegen seines bekannt guten Verhandlungsgeschicks entsandten ihn die Mercedes-Mannen wenig später in den Unternehmerverband Gesamtmetall, wo er sich in aufreibenden Lohnschlachten zu bewähren hatte. Schleyer: „Die andere Seite schickte mir immer ein paar besonders harte Burschen an den Verhandlungstisch.“ Von dieser Zeit an entwickelte sich Schleyer zum rastlosen Pendler zwischen der Vorstandsetage bei Mercedes und seinen verschiedenen Amtsstuben in den Verbänden. Auch heute noch eilt er fast täglich mit dem Daimler-eigenen Jet zwischen seinem Wohnsitz Stuttgart und dem BDA-Haus in Köln hin und her.

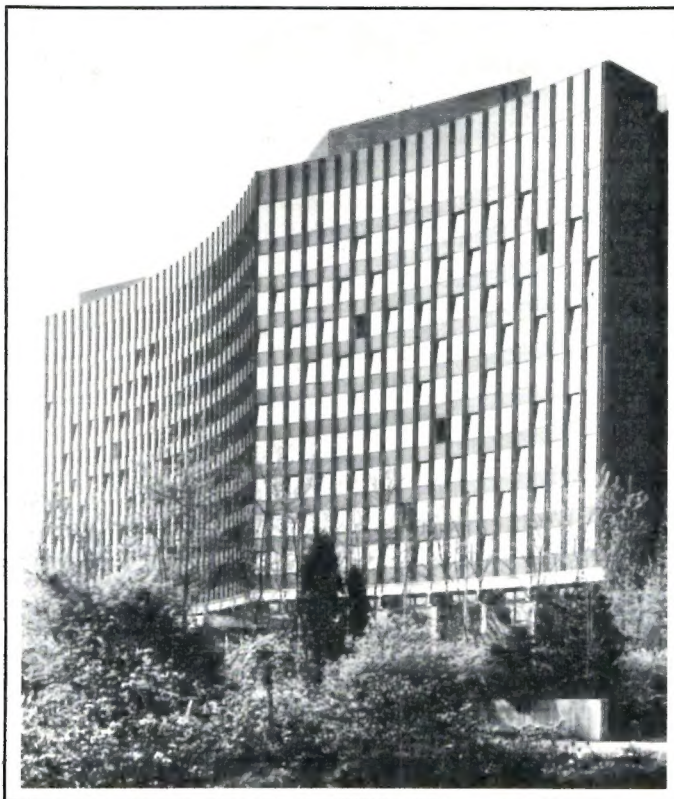
Doch nach wie vor betrachtet er seine Arbeit im Untertürkheimer Vorstand – mittlerweile leitet er das Ressort Gesellschafts- und sozialpolitische Grundsatzfragen – als seinen Hauptberuf und nimmt an jeder Sitzung teil,



Schleyers Arbeitsplätze: im Daimler-Benz-Hochhaus ...



... im Gebäude der Arbeitgeberverbände und ...



... im Palast des Bundesverbands der Deutschen Industrie.

„sonst verliere ich den Kontakt zur betrieblichen Praxis“. Und auch sein Gehalt bezieht er ausschließlich von Mercedes – seine Verbandsfunktionen sind unbezahlte Ehrenposten, die Spesen trägt die Stuttgarter Firma.

Daneben muß er sich noch um zahlreiche Aufsichtsratsmandate kümmern; über Arbeitsmangel kann sich der vielbeschäftigte Verbandsfunktionär nicht beklagen: „Ich lebe fast nur nach dem Kalender, den andere für mich schreiben.“

Noch stärker als bisher will Schleyer im nächsten Jahr, wenn er sowohl BDI- als auch BDA-Präsident ist, „soziale und wirtschaftliche Interessen nachhaltiger zum Ausdruck bringen“. Dabei sollen aufgrund seiner engen Verbindung zur Autoindustrie auch Vorteile für die deutschen Autofahrer herauspringen.

So tritt er neuerdings in Bonn keimenden Gerüchten entgegen, ein wiedergewählter Finanzminister Hans Apel beabsichtige, nach der mißglückten Erhöhung der Mehrwertsteuer fehlende Haushaltsmilliarden über eine neuerlich angehobene Mineralölsteuer auszugleichen. „In diesem Fall muß Apel wissen, daß er dann neuerlich Arbeitsplätze gefährdet, und das wäre wirtschaftlicher Unfug.“

Wie weit Schleyers Einfluß bei Bonner Politikern reicht, pflegt er gerne herunterzuspielen: „Das weiß ich selber nicht.“ Aber für jedes Problem seiner Verbandsmitglieder weiß er den richtigen Gesprächspartner quer durch alle Fraktionen. Für schwerwiegende Fragen nimmt er jedoch den direkten Weg. „Dann ist Bundeskanzler Schmidt“, so gibt er zu, „für mich die richtige Adresse.“



Die Fehler der Verkehrsplaner

Autobahnkreuz Nahne bei Osnabrück.

Unüberlegte Anordnungen der Verkehrsämter, wie sinnlose Straßenschilder oder umständliche Streckenführungen, sind oft Unfallquellen, die durch eine kleine Maßnahme der verantwortlichen Stelle aus der Welt geschafft werden könnten. Beispiele, die zeigen, daß eine Behörde nicht nachgedacht hat, und Tips, wie man es besser machen kann, benötigen wir aus der ganzen Bundesrepublik. Schicken Sie, lieber Leser, Ihre Anregungen an Hans-Robert Richarz, *auto motor und sport* – Stichwort „Konstruktive Verkehrskritik“ – und fügen Sie auch das entsprechende Foto bei.



Regine Kott

Die Anregung für die nebenstehende Kritik stammt von *auto motor und sport*-Leserin Regine Kott aus 48 Bielefeld.



Das deutsche
Automagazin

**auto
motor
sport**

Redaktion

Autobahn- und Straßenneubauamt
Knollstraße 1a

4500 Osnabrück

15. 9. 1976

z. Hd. von Herrn Baudirektor Horst Rothe

Betrifft: Beschilderung am Autobahnkreuz Nahne
südlich von Osnabrück

Sehr geehrter Herr Rothe,

als Leiter des Autobahn- und Straßenneubauamtes der Stadt Osnabrück sind Sie für alle baulichen Maßnahmen auf Autobahnen und Fernstraßen im Raum Osnabrück verantwortlich. Dazu gehört auch das Autobahnkreuz Nahne, wo sich die Bundesstraße 51 und die Autobahn E 8 schneiden.

Autofahrer, die sich aus westlicher Richtung dem Autobahnkreuz nähern und nach Bielefeld weiterfahren möchten, werden durch ein Richtungsschild „Bielefeld“ von der Autobahn abgeleitet und über die B 51 nach Georgsmarienhütte und von dort auf der B 68 über Wellendorf und Dissen nach Bielefeld geführt. Statt dieser umständlichen Straßenführung durch enge Kleinstädte wählen ortskundige Fahrer schon lange die Autobahn E 9 von Nahne bis Melle und sparen auf diese Weise auf ihrem Weg nach Bielefeld Zeit und Nerven.

Wir bitten Sie, Herr Rothe, das Autobahnkreuz Nahne so zu beschildern, daß in Zukunft auch ortsfremde Autofahrer die schnellere Verbindung über Melle benutzen können.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Redaktion
auto motor und sport

Hans-Robert Richarz

Konkurrenz für die Mercedes-S

Modelle und Preise.

Auf italienischen und süd-deutschen Straßen entdeckten *auto motor und sport*-Leser in den letzten Wochen die neuen Konkurrenten der S-Klasse von Daimler-Benz: Spätestens im

und lassen erkennen, daß die neuen Großen in der Frontpartie große Ähnlichkeit mit den 630 CS/633 CSI-Coupés aufweisen. Der Grill mit der markanten BMW-Niere und Doppelscheinwer-

Dem hohen Anspruch angemessen wird die Ausstattung der Achter-Reihe ausfallen: Heizbare Heckscheibe, eine bisher nur bei Daimler-Benz angebotene Zentralverriegelung, Servolenkung und eine

abhängig von Vergaser- oder L-Jetronic-Einspritzanlage) bleibt also zunächst einmal Zukunftsmusik.

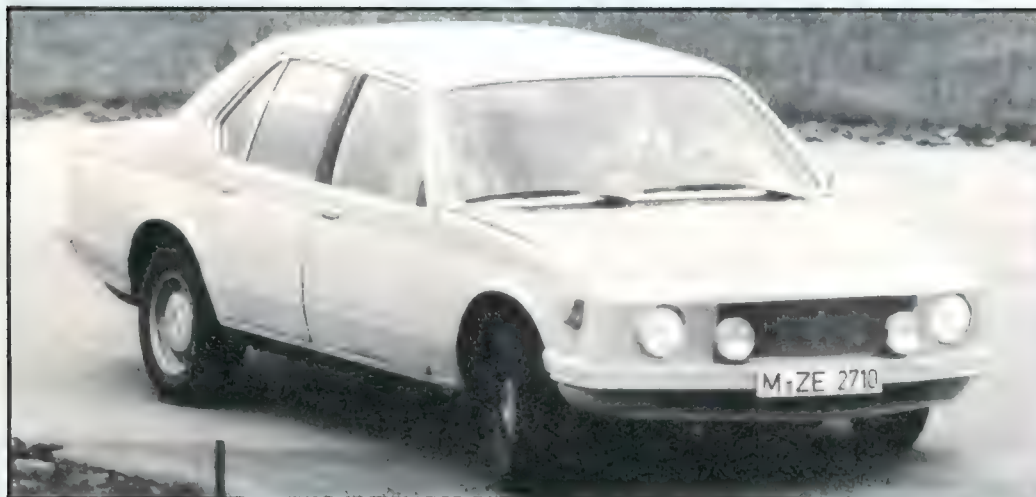
Der Boden dafür wird freilich bereit: Wenn BMW erst mit dem Anfang 1977 erscheinenden Mittelmotor-Coupé eine Preisklasse um und über 70 000 Mark für Käufer der Münchner Produkte erschlossen hat, dann besteht auch kein Anlaß, vor dem feinen V12 zurückzuschrecken. Denn die zahlenmäßig bescheidene Konkurrenz in dieser Motorenklasse (derzeit bauen nur Jaguar, Ferrari und Lamborghini einen Zwölfzylinder) verträgt sicherlich eine weitere Alternative.

Mini-Fabrik für 200 Millionen Mark

Der seit 1959 gebaute Mini von Leyland soll 1979 einen Nachfolger bekommen. Derzeit investiert der britische Automobil-Hersteller rund 200 Millionen Mark in eine neue, in hohem Maß automatisierte Fabrik, in der die künftige Mini-Produktion mit nur 600 Arbeitern geplant ist.

Peugeot: Modelljahrgang 1977 mit vielen Änderungen

An den Modellen, die nach den Werksferien ausgeliefert werden, hat Peugeot zahlreiche Änderungen vorgenommen. Die 104-Reihe wurde überarbeitet und durch die Varianten 104 GL 6 und SL komplettiert (siehe Heft 15). Sämtliche vier Modellversionen des Peugeot 104 sind neuerdings von Haus aus mit einer Heckklappe, die durch zwei Gasdruckdämpfer offengehalten wird, ausgestattet. Außerdem wertete Peugeot die kleinste Baureihe



Noch im Tarnkleid: der neue große BMW

Sommer 1977 wird BMW neue große Limousinen mit den Bezeichnungen 828 bis 833 i (oder auch 728 bis 733 i) auf den Markt bringen, die es mit der Daimler-Luxusklasse hinsichtlich Platzangebot und Komfort aufnehmen sollen (siehe *auto motor und sport*, Heft 7/76).

Die Prototypen sind nur mehr unzulänglich getarnt

fern ist bei den Prototypen ebenso leicht getarnt wie die Oberfläche der Motorhaube und die Stoßstange.

Die Motoren werden aus der bekannten Sechszylinder-Palette entnommen: Von 2,8 Litern Hubraum und 165 PS soll die Skala über den Dreiliter-Vergaser-Motor mit 180 PS bis zum 200 PS starken 3,3 Liter-Einspritzer reichen.

Niveauregulierung an der Hinterachse sind dabei zu erwarten.

Verschoben haben sich freilich die Pläne, dem neuen BMW-Flaggschiff auch einen Zwölfzylinder-Motor zu spendieren und es so zum Über-Mercedes hochzustilisieren. Der im Versuch schon ausgiebig getestete Zwölfzylinder (250 bis 280 PS Leistung,

-Klasse: BMW 828 bis 833i

durch eine reichhaltigere Ausstattung auf.

Von bisher drei auf sechs Modellversionen erweitert wurde die 304-Reihe. Das 1977er Modell des 304 GL

Benzinmotoren, drei Dieselmotoren und fünf Karosserievarianten. Die Leistung der beiden Zweiliter-Triebwerke wurde durch eine Erhöhung der Verdichtung von 8,35:1 auf 8,8:1 geringfügig

Drehmoment beträgt 13,4 mkg bei 2000/min. Der 504 GL-Diesel beschleunigt laut Werksangabe in 22,2 s aus dem Stand auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 141,0 km/h.



Neue Variante: Peugeot 104 GL

hat jetzt Knüppelschaltung, außerdem wurden Armaturenbrett und Vordersitze vom 204 übernommen. Das neu vorgestellte Modell 304 SLS ist weitgehend identisch mit dem bisherigen Peugeot 304 S — bis auf Automatik-Gurte, neugestaltete Nackenstützen und die Scheibenwischer-Betätigung am Lichtschalter (bisher am Armaturenbrett).

Ähnlich aufgewertet wurde der seit Herbst 1971 produzierte 304 Break SL. Neu im Programm ist außerdem die Break-Version 304 GL, die identisch mit dem 304 Break SL ist. Dieses Modell übernahm die Innenausstattung und den 1,1 Liter 59 PS-Motor vom bisherigen 204 Break GL. Komplettiert wurde das 304-Programm durch einen 1,4 Liter 45 PS-Dieselmotor, der seit 1958 in der 204 Break-Version auf dem Markt ist.

Vom Peugeot 504 gibt es neuerdings 20 Modellversionen. Zur Wahl stehen vier

angehoben. Der 504 GL-Vergasermotor leistet jetzt 96 PS (vorher 93 PS), der 504 TI-Einspritzmotor 106 PS statt 104 PS.

Neu entwickelt wurde das Triebwerk des 504 GL-Diesel (Verdichtung 22,2:1). Dieser 2,3 Liter-Motor leistet 70 PS bei 4500/min, das maximale

Unverändert im Programm blieb der 504 GLD mit dem 2,1 Liter 65 PS-Dieselmotor. Zusätzlich führte Peugeot verschiedene Ausstattungsänderungen, wie beispielsweise Servolenkung beim 504 TI oder rundum getönte Scheiben bei 504 Coupé und Cabriolet in die Serie ein.

Die neuen Preise der geänderten Modelle:

304 Break GL,	
1127 cm ³ 59 PS	DM 11 315
304 GL Diesel,	
1357 cm ³ 45 PS	DM 13 055
304 Break GL Diesel,	
1357 cm ³ 45 PS	DM 13 220
304 SLS,	
1290 cm ³ 70 PS	DM 12 560
504 GL Diesel,	
2304 cm ³ 70 PS	DM 18 195
504 GL Diesel Automatik,	
2304 cm ³ 70 PS	DM 19 835

Preise der 104-Modelle im nächsten Heft.

VW-Kübelwagen aus England

Die Firma G. P. Concessionaires in Isleworth, England, liefert ungewöhnliche Bausätze: Für rund 1900 Mark kommt der Kunststoff-Kit eines VW-Kübelwagens ins Haus. Aufbau und Anpassung an abgewrackte Käfer-Chassis erfordern fortgeschrittenes Fachwissen.

Luxus-Rover für Ölscheichs

Die Öl-Emire des Mittleren Ostens machtens schon immer einen nicht unerheblichen Teil der Range Rover-Kundschaft aus. Ihrem Bedürfnis nach Luxus, das die serienmäßige Ausführung nicht erfüllen konnte, trägt nun die iranische Firma Fromoco Rechnung, die aus dem Range Rover ein Luxusgefährt mit Namen Sheer Rover macht. Zu den Modifikationen, die von den Persern vorgenommen werden, gehören: neu gestalteter Kühlergrill mit Steinschlagschutz für die Scheinwerfer, Klima-

1977: Chevrolet Monza als Kombi

Als Nachfolger für den Vega Kombi wird Chevrolet im Sommer 1977 eine Kombi-Version des Monza auf den Markt bringen. Der Monza Kombi soll in drei verschiedenen Ausführungen gebaut werden; die Abbildung zeigt das auf die Bezeichnung „Nomad“ hörende Spitzenmodell.



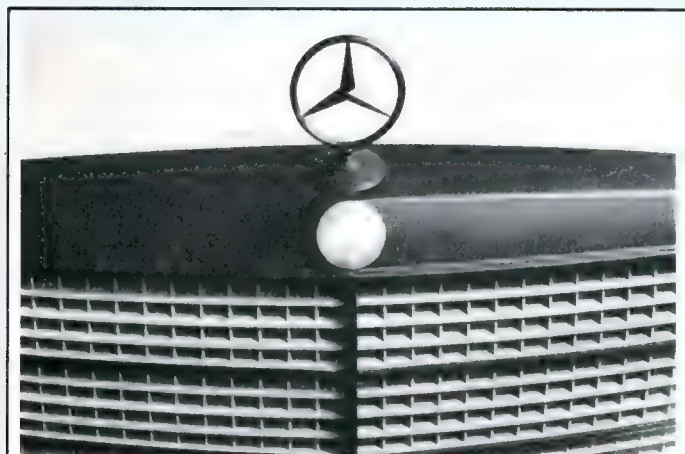
Luxusgefährt: Sheer Rover

anlage, Stereoradio und Tonband, elektrisch betätigte Seitenscheiben und Schiebedach, ganz mit teurem Leder ausgeschlagener Innenraum sowie eine Bar zwischen den vorderen Sitzen. Der Sheer Rover kostet etwa 15 000 englische Pfund, also mehr als doppelt so viel wie die reguläre Ausführung.

Schwarzarbeit

Wie chromlose Mercedes entstehen.

Ein Sicherheits-Prototyp, den Daimler-Benz 1975 auf der Frankfurter IAA ausgestellt hatte, warf für die Daimler-Benz-Vertretung genrinnen, Lüftungsgitter, Fensterrahmen und Türgriffe abmontiert und einer Sonderbehandlung unterzogen. Auf die entfetteten Stahlteile



Black is beautiful: Grill, Stern, Scheibenwischer, Türgriffe, Lüftungsgitter, Fenstereinfassungen und Regenrinne entchromt und geschwärzt.



Lorinser im schwäbischen Winnenden ein überraschendes Problem auf: Ein Kunde wollte einen Mercedes 450 SEL 6.9 nur unter der Bedingung bestellen, daß alle Chromteile mattschwarz lackiert würden – wie beim ausgestellten ESV-Prototyp.

Am bandfrischen 6.9-Liter wurden deshalb Stern, Grill, Zierleisten, Scheibenwischer, Fenstereinfassungen, Re-

genrinnen, Lüftungsgitter, Fensterrahmen und Türgriffe abmontiert und einer Sonderbehandlung unterzogen. Auf die entfetteten Stahlteile kam schwarzer Haftlack, der bei 220 Grad Celsius eingebrannt wurde. Aluminiumteile wurden schwarz eloxiert, die Stoßstange nach dem Sandstrahlen in Karosseriefarbe lackiert.

Die zusätzliche Schwarzarbeit kostete 3000 Mark und brachte Nachahmer ins Haus: Ein zweiter 6.9 und ein kleiner Mercedes wurden seither angeschwärzt. *Lew.*

Er ist fünfundvierzig Jahre alt. Aber er sieht noch immer aus wie ein kleiner Junge.

Und er ist bei all seiner Winzigkeit eine historische Größe: Er nennt sich „F 1“ – und er ist das allererste Frontantriebsmodell aus dem Hause DKW. Er kam 1931, also kam er zu spät, wie so viele gute Kleinwagen, die es um die Mitte der zwanziger Jahre hätte geben müssen.

Wäre er ein paar Jährchen früher gekommen, damals, als vorausschauende Automobil-Kritiker den Kleinwagen mit unabhängiger Radaufhängung und Front- oder Heckantriebseinheit forderten, er hätte sie alle schlagen können. Den Einzylinder-Hanomag (Kornmüßbrot), den 12 PS-, später 14 PS-Opel (Laubfrosch) und vielleicht sogar den Dixi.

Denn er war nicht nur billig, sondern er hatte etwas, was damals auch bei großen und teuren Autos gar nicht selbstverständlich war – er hatte Straßenlage.

Mit seinen vier unabhängig aufgehängten Rädern war er ein Vollschrängwagen. Er lag auch tiefer als die blattgefederten Starrachsen. Er schluckte die damaligen schlechten Straßen besser als viele andere. An seinem simplen Stahlblech-Mittelrahmen waren vorne und hinten je zwei Querblattfedern angebracht.

Er wog nur 450 Kilogramm – und er hatte Frontantrieb.

Sein Zweizylinder-Zweitakt-Motörchen mit Nasenkolben, schon ganz DKW-like gemacht, leistete mit 490 cm³ Hubraum 15 PS bei



B. Buschs

Sammel-surium

**Heute:
Leukoplast-Roadster
DKW „F 1“ 1931**

3200/min. Das war damals eine wirklich reife Leistung, die den Kleinen befähigte, seine 75 Sachen zu machen.

Am Biertisch litt er dennoch sehr unter seinem winzigen Zweitakt-Motörchen und der Tatsache, daß er einen Frontantrieb hatte. Die Masse der eingefleischten Opel-Fahrer wollte und konnte da nicht folgen.

Auch ich war enttäuscht, als ich als Knabe erstmals unter die Haube eines DKW-Reichsklasse blicken durfte. Da war eine lange Haube, eine vielversprechende. Ich öffnete sie und erschrak. Da war so gut wie gar nichts drin. Es war ein Anblick, als hätte jemand nach dem Ausbau des Motors die Lichtmaschine quer drin liegen gelassen. So wenig Motor war das, diese zwei Zylinderchen quer mit ihren 600 cm³ Hubraum. Dieser DKW-Reichsklasse war der unmittelbare Nachfolger des F 1. Auch seine Karos-

serie war aus Sperrholz gemacht, auch er hatte einen Zentralkastenrahmen. Und auch er stieß zunächst auf größte Skepsis. Aber er setzte sich durch. Er wurde ein Bomben-Erfolg.

Mein Kleiner hat die Pionierarbeit geleistet. Da

„Und die Frau?“ fragte ich den Besucher.

„Die Frau, ja“, sagte er, und er atmete schwer. „Sie war verheiratet. Nicht mit mir. Und wie das damals so war: Sie ging ins Wasser. Nicht weit von hier, am Bodensee. Ihr Mann wußte, daß das Kind nicht von ihm

Ford Eifel, beim DKW-Meisterklasse Cabrio, beim Dixi, auch beim Fiat Topolino – da kriegen sie ihre Erinnerungen. Die Damen und die Herren, die Omas und die Opas. Das sind die Autos, die ihnen etwas sagen. Da beginnt mein Oldtimer-Museum zu leben. Da hagelt es Geschichten.

Der DKW F 1-Fahrer konnte die 65 oder 70 Sachen stehenlassen, während andere der Schlaglöcher oder der engen Kurven wegen auf 40 runterbremsen mußten.

So kam der F 1 sogar in den Geruch einer gewissen Sportlichkeit. Man machte auch Rennwägelchen aus ihm. Er bekam 1932 ohnehin etwas mehr Motor, nämlich 600 cm³ und 18 PS. Das war dann schon der spätere Reichs-klassen-Motor, mit dessen 18 Pferdchen mein Kleiner dann schon über 80 lief.

Er kostete übrigens nur 1685 Mark, rund dreihundert Mark mehr als ein schweres Motorrad.

Das half ihm aber auch nicht weiter damals. Er wurde in den Jahren 1931, 32 und 33 gebaut – als kein Mensch Geld hatte.

Er ist nur 2,90 m lang. Seine Karosserie ist aus Sperrholz, mit Kunstleder bezogen. Sie hat nur eine Tür.

Holz. Vor ihm hatte es bei DKW einen 600 cm³, 18 PS-Sportwagen gegeben mit rahmenloser, selbsttragender Sperrholzkarosserie! Das war, als DKW noch konventionell baute mit Motor vorn, Kardanwelle und angetriebener Hinterachse. Dieses Ganzholz-Auto war 100 km/h schnell. Es sah toll aus mit langer Haube, Bootsheck à la Bugatti und Drahtspeichenrädern, ohne Türen, zum Reinklettern.

Wenn Sie mal einen sehen und ihn selbst nicht gebrauchen können, rufen Sie mich bitte an. Er fehlt mir noch. An ihn habe ich nämlich auch eine Erinnerung – 1941. Das war in Berlin, und das Mädchen hieß Helga...



15 PS aus 490 cm³: Leukoplast-Roadster DKW F 1 von 1931

stand neulich ein Besucher neben ihm, und der war geistig völlig weggetreten. Man sah es ihm an, daß er sich um Jahrzehnte zurückversetzt hatte. Als er wieder „da“ war, sprach ich mit ihm. Er zog seine Brieftasche und reichte mir ein vergilbtes Foto. Da stand der DKW F 1 auf einer Wiese, und an seiner linken Seite lehnte eine junge Dame. Sie war bildhübsch, groß, schlank, blond, und sie lachte in die Kamera.

„Wunderschön“, sagte ich, „wirklich.“

„Das war 1932“, sagte der Mann, „es war mein erster Wagen. Wir machten eine Fahrt nach Füssen. Das hier ist eine Wiese kurz hinter Kempten.“

war. Sie ging doch tatsächlich ins Wasser. Wie das damals so war...

Er legte seine Hand auf den Leukoplast-Roadster und schwieg. So stand er minutenlang, bis ich zu ihm sagte: „Setzen Sie sich ruhig mal rein!“

Er setzte sich rein und ich ging weg.

Das ist eine von den wahren Geschichten, die man erlebt, wenn man den Leuten seine alten Autos zeigt. Den Leuten ist ein Opel, ein Dixi, ein DKW, ein Ford viel lieber als ein Hispano Suiza. Zu dem haben sie keinerlei Beziehung. Auch an dem Bugatti gehen sie fast achtlos vorüber.

Aber beim Opel P4, beim kleinen Hanomag, beim

Auch vor dem Victoria Spatz stehen sie und sagen:

„Weißt Du noch, wie wir von dem geschwärmt haben, als wir noch die zweihunderter Zündapp hatten?“

Mir geht es ja genauso.

Mit den alten Autos ist es wie mit den alten Schlagern. Sie wecken Erinnerungen.

Nun ja, zur Sache. Mit dem Kleinen ließen sich für damalige Verhältnisse beachtliche Reisegeschwindigkeiten erzielen. Die Straßen waren denkbar schlecht. Und ein Fahrwerk, das die Räder am Boden hielt, war auch mit wenig Motor überlegen.

Was die CDU/CSU plant

Verkehrspolitische Programme im Wahljahr (III).

Die vollmotorisierte Linke will es wegdiskutieren, aber sie schafft es nicht: Die Bundesrepublik Deutschland ist eine motorisierte Gesellschaft und wird dies auf absehbare Zeit bleiben. Die Verteufelung der Motorisierung hat noch keines ihrer Probleme bewältigt.

Auf dem SPD-Parteitag 1973 in Hannover erklärte der heutige Bundeskanzler: „Ich kann mir auch vorstellen, daß man durch höhere Besteuerung des Autos und des Benzins das Wachstum der Automobilproduktion planmäßig dämpft.“ Heute erklärt der Bundeskanzler vor den Belegschaften der Automobilkonzerne: „Es muß das Ziel sein, daß jeder, der es will, ein Auto haben soll.“

Diese Zickzack-Verkehrspolitik wird es unter einer CDU/CSU-Regierung nicht geben. Wir haben nicht die Absicht, die Belastbarkeit des Autofahrers zu testen, wie Deutschlands Linke die Belastbarkeit der gesamten Wirtschaft testen wollte. Für die CDU ist und bleibt das Auto ein wesentliches Stück persönlichen Freiheitsspielraums.

Wer die Motorisierung bejaht, muß vor allem die mit ihr verbundenen Probleme der Verkehrssicherheit lösen. Dies will die CDU/CSU mit einem System der Verkehrsaufklärung und -erziehung, der Nachschulung und Bewährung, um so Verantwortungsbewußtsein und Leistungsvermögen der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Verbotsschilder, Reglementierung und Bestrafung, davon haben wir genug. Wir schaffen es ja nicht einmal mehr, sie mit den Möglichkeiten einer wirksamen Ver-



Dr. Dieter Schulte, 35, ist verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. Der Jurist aus Schwäbisch Gmünd ist seit 1969 Mitglied des deutschen Bundestages.

... und was wir dazu meinen

Alle vier Jahre ist den deutschen Autofahrern der Himmel auf Erden gewiß. Dann nämlich, wenn der Bundestags-Wahlkampf in die entscheidende Phase geht und Politiker Versprechungen und Patentrezepte für die Bewältigung schwierigster Probleme aus dem Ärmel schütteln.

Die CDU/CSU macht da keine Ausnahme. Auch ihr Verkehrskonzept ist mit Weisheiten und Zusagen gespickt. Sie in die Praxis umzusetzen, wird der jetzigen Opposition freilich genauso schwerfallen wie den Regierungsparteien, deren Rezepte sich bislang – man denke an die Bundesbahn – als wenig wirksam erwiesen.

Neben den Wahlkampf-Pflichtthemen – Bahn, Bus und Individualverkehr – wählte der Verkehrsexperte der CDU/CSU-Fraktion, Dieter Schulte, seine persönlichen Lieblingsthemen zum beherrschenden Teil seines Verkehrskonzepts: bessere Ausbildung in Fahrschulen (Frage: Wie soll das ohne zusätzliche

Kosten geschehen?), Tilgung der Flensburger Punkte durch freiwillige Nachschulung und Führerschein-Entzug auf Bewährung. Daß sich die Forderungen von Schulte in dieser Form realisieren lassen, ist zwar zu wünschen, aber kaum zu erwarten.

Während die Tilgung der Flensburger Punkte ein Anreiz für auffällig gewordene Fahrer wäre, sich freiwillig weiterzubilden, scheint ein anderer Punkt nicht durchdacht. Schulte leistet sich hier einen Widerspruch: Er bemängelt die wenig wirksame Verkehrsüberwachung, fordert aber den kaum zu kontrollierenden Führerschein-Entzug auf Bewährung.



Uwe Brodbeck

kehrsüberwachung in Einklang zu halten.

Die CDU/CSU will das Fahrschulwesen im praktischen und theoretischen Unterricht konsequent weiterentwickeln, wobei allerdings die Kosten der Fahrschulausbildung im Auge zu behalten sind. Sonst könnte eines Tages der Führerschein für den sogenannten kleinen Mann ein unerschwingliches Luxusgut werden.

Für besonders wichtig hält die CDU/CSU den Ausbau der Nachschulung von Kraftfahrern. Wir wollen uns für ein Tarifsystem in der Kfz-Versicherung einsetzen, das Anreize für die Fortbildung und Nachschulung des Kraftfahrers gibt. Darüber hinaus wollen wir auch das Mehrfachtäter-Punktsystem auf unsere Verkehrssicherheits-Konzeption insoweit abstellen, daß für Initiativen auf freiwilliger Grundlage eine Ermäßigung des Punktestandes möglich ist.

Ganz wichtig für unsere Verkehrssicherheits-Konzeption ist auch, daß der Verkehrsrichter den Entzug des Führerscheins auf Bewährung aussetzen oder die Fahrerlaubnis auf bestimmte Zeiten und Orte beschränken kann, beispielsweise auf Fahrten von der Wohnung zur Arbeitsstätte.

Dieses System der Bewährung ist nach unserer Auffassung der richtige Weg zum verantwortlichen Umgang mit dem Automobil.

Schließlich können Mensch und Fahrzeug allein Verkehrssicherheit nicht gewährleisten, wenn nicht der Staat die ihm allein zufallende Aufgabe erfüllt, ein ver-

Splitting-System

Neuer Vorschlag zur Kfz-Steuerreform.

kehrssicheres Straßennetz zu gewährleisten. Eine für den Verkehrsteilnehmer glaubwürdige Verkehrssicherheitspolitik darf nach Auffassung der CDU/CSU deshalb den Sicherheitsfaktor Straße nicht in den Hintergrund drängen.

Bei der Verkehrspolitik der jetzigen Bundesregierung ist es Mode geworden, immer mehr Verkehrsleistungen zu subventionieren, was dann zwangsläufig auf Kosten der Investitionsmittel für den Verkehrswegebau geht. So ist der Straßenbau in den vergangenen Jahren laufend zusammengeschrumpft. Die CDU/CSU will dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit im Verkehrsbereich wieder stärker Geltung verschaffen und damit einer Ausuferung der Subventionierung entgegenwirken.

Bei der Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme gibt es für die CDU/CSU nicht die Extreme einer autogerechten oder autolosen Stadt. Wir wollen die sinnvolle Ergänzung zwischen Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr.

Ein weiterer Schwerpunkt der zukünftigen Verkehrspolitik ist das drängende Problem der Sanierung der Deutschen Bundesbahn. Die Union geht davon aus, daß Bevölkerung und Wirtschaft ein leistungsfähiges Schienennetz brauchen. Amputation des Streckennetzes der Bundesbahn, wie die Regierung dies plant, ist für uns kein Patentrezept. Wir wollen durch gezielte, konstruktiv-offensive Maßnahmen den Schienenverkehr dort wirtschaftlich stärken, wo er große Chancen hat.

Die „Zeit“ spottete: „Frau Funckes Vorschlag ist der dreißigste Plan zur Kfz-Steuerreform.“ Die maßgebliche FDP-Politikerin und Vorsitzende des Finanzaus-

schusses des Bundestages, net, belastet einen Mittelklassewagen etwa mit 250 Mark im Jahr und beschäftigt wegen ihrer vertrackten Regelung allein 4000 bis 5000 Finanzbeamte. Und die

fahrer und den Fiskus einfacheren und billigeren Besteuerungsmethode.

Liselotte Funcke plädiert nun dafür, die Besteuerung der Autofahrer zu splitten: Beim Kauf eines neuen Autos soll eine Kaufsteuer entrichtet werden, die etwa der zweijährigen Belastung eines Pkw mit der gegenwärtigen Kfz-Steuer entspricht. Eine Kaufsteuer in Höhe von 400 Mark würde angesichts von über zwei Millionen Neuzulassungen dem Fiskus im Jahr 800 Millionen Mark bringen. Da die Automobilisten aber jährlich mit 5,3 Milliarden Mark zur Kasse gebeten werden und ihre Steuerbelastung insgesamt nicht verringert werden soll, muß der Löwenanteil über eine höhere Mineralölsteuer hereingebracht werden. Der Benzinpreis soll auf diese Weise höchstens um neun Pfennig steigen.

Obschon Frau Funcke eine starke Lobby hinter sich weiß (siehe Kasten), ist es fraglich, ob die Freidemokraten mit ihrem Plan das Ei des Kolumbus gefunden haben. Die Zuständigen in Bund und Ländern scheinen keineswegs übermäßig begeistert zu sein.

Sie sinnen inzwischen darauf, es bei der jetzigen Kfz-Steuer zu lassen und dieser lediglich die verwaltungsaufwendigen Giftzähne zu ziehen: So sollen eine Jahressteuer kreiert, das Erstattungs- und Gutschriftsverfahren vereinfacht beziehungsweise ganz gestrichen, die Zulassungsstellen stärker eingeschaltet und vor allem mit mehr elektronischer Datenverarbeitung des Bescheidverfahrens flotter gemacht werden.

Mehrbelastung für Vielfahrer

auto motor und sport sprach mit Liselotte Funcke, FDP-Abgeordnete und Vorsitzende des Finanzausschusses des Bundestages, über die Kfz-Steuerreform.



Liselotte Funcke

?: Wie groß sind die Chancen für die Verwirklichung Ihres Vorschlags?

Funcke: Mein Vorschlag ist die verwaltungsmäßig einfachste und damit auch kostengünstigste Lösung. Daher sehe ich kein stichhaltiges Argument für einen fortdauernden Widerstand der Länder, die sich bisher nicht einigen konnten. Mein Vorschlag entspricht weitgehend den Vorstellungen der Steuerwerkschaft, des Bundes der Steuerzahler und des ADAC.

?: Der Benzinpreis hat heute eine politische Bedeutung wie früher der Brotpreis. Ist eine Erhö-

hung um rund zehn Prozent noch verantwortbar?

Funcke: Sicher reagieren die Verbraucher auf Benzinpreiserhöhungen sehr empfindlich. Doch werden sie eine Erhöhung um weniger als zehn Pfennige hinnehmen, wenn damit die Kfz-Steuer entsprechend gesenkt wird und der Staat aus dieser Maßnahme per Saldo keinen Pfennig mehr erhält. Zugleich enthält die Benzinpreisverteuerung gegenüber der Kfz-Steuer den Vorteil, daß ausländische Fahrzeuge auf deutschen Straßen an den Kosten stärker beteiligt werden.

?: Aber auch Vielfahrer werden bestraft.

Funcke: Die Vielfahrer werden zwar mehr belastet, doch wird von ihnen das Straßennetz auch entsprechend mehr in Anspruch genommen. Die meisten Vielfahrer können allerdings die Benzinkosten wie alle Kfz-Kosten als Betriebsausgaben absetzen, so daß bei ihnen die Benzinpreiserhöhung nicht voll durchschlägt.

schusses des Bundestages, Liselotte Funcke, hatte die Abschaffung der derzeitigen Kfz-Steuer gefordert.

Diese wird in 65 Klassen nach dem Hubraum berech-

Kfz-Steuereintreiber kosten den Steuerzahler im Jahr immerhin etwa 150 Millionen Mark. Deshalb suchen die Experten von Bund und Ländern bereits seit vielen Jahren nach einer für die Auto-

Schmalspur

Wie Bonn das Autobahn-Plansoll bis 1985 erfüllen will.

Seinen Ruf als virtuoser Rotstiftkünstler hat Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle erneut bestätigt. Nachdem der Schwabe bereits 1975 durch rigorose Sparaktionen beim Bau neuer Fernstraßen Gemeindeväter und Straßenbauer gleichermaßen erschreckt hatte, sorgte er auch dieses Jahr mit neuen Sparmaßnahmen für Aufsehen.

Weil angesichts der kargen Finanzdecke des Verkehrsministeriums der Autobahn-Zehnjahresplan (2500 Kilometer neue Autobahnen bis 1985) zu scheitern drohte, verfiel Gscheidle auf eine ungewöhnliche Idee: Er kappte die neu zu bauenden Autobahn-Fahrspuren um jeweils 25 Zentimeter und will durch Schmalspur auf sechs Prozent geringere Kosten kommen.

Mit den schmaleren Spuren (3,50 Meter statt, wie üblich, 3,75 Meter) allein war die Streckenverlängerung um 2500 Kilometer noch nicht gesichert. Um dennoch das Planziel zu erreichen, werden bis 1985 rund 1100 Kilometer halbierte Autobahnen gebaut, die sich in keiner

wird. Das Unfallgeschehen auf jenen im Ministerium offiziell als Autobahnen geführten Landstraßen soll, so beruhigt Stöwe, jedoch nicht den eigentlichen Autobahnen zugerechnet werden.

Erst nach 1985 denkt man im Ministerium an den kompletten Ausbau auf vier Fahrspuren. Dann allerdings gerät die nachträglich verbreiterte Autobahn zu einer teuren Angelegenheit: Die Mehrkosten durch die doppelte Arbeit liegen bei mindestens 20 Prozent gegenüber einer in einem Arbeitsgang gefertigten Autobahn.

Bis 1985 werden die, vorzugsweise in verkehrsschwächeren Regionen gebauten, halben Autobahnen (Gesamtlänge: 1100 Kilometer) oder schmaleren Strecken (Gesamtlänge: 900 Kilometer) einen Anteil von immerhin 20 Prozent am Gesamtnetz haben. Lediglich noch 500 Kilometer Autobahn mit 3,75 Meter breiten Fahrspuren sollen bis 1985 fertiggestellt werden.

Die Frage nach einem bereits fest eingeplanten Tempolimit auf den schma-

Information . . .

Ein Zehnjahresplan sieht bis 1985 den Bau von 2500 km neuer Autobahnen vor. Weil das Geld nicht reicht, sollen 1100 km nur zweispurig ausgebaut werden.

. . . und Meinung



Helmut Luckner

Beim Geständnis, ein Ziel werde verfehlt, versucht Verkehrsminister Kurt Gscheidle pfiffig zu wirken und verdreht Begriffe:

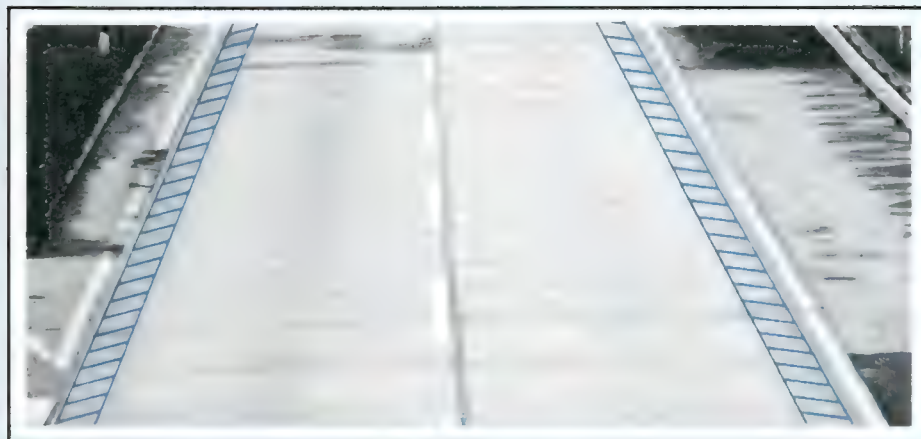
● Er sagt Rationalisierung und meint, daß mit weniger Geld auch weniger gebaut werde.

Betrifft: Autobahnbau

● Er sagt Autobahn und meint zweispurige Landstraßen, auf denen wir auf Gegenverkehr, Mähdrescher und Fahrräder treffen werden.

● Er will sparen. Aber der Bau auf Raten kommt 20 Prozent, ein Kilometer Autobahn in zehn Jahren wenigstens 30 Prozent teurer.

● Er droht mit Rücktritt, falls der Finanzminister für weniger Straßen weniger Geld gibt. Aber er wird, unabhängig vom Wahlausgang, ab Herbst 1976 vielleicht ohnehin nicht mehr Verkehrsmister sein (siehe Seite 7).



Um 50 Zentimeter schmaler: neue Autobahnen

Weise von herkömmlichen Landstraßen unterscheiden: Es gilt Tempo 100, es herrscht Gegenverkehr, und auch Fahrrädern und landwirtschaftlichen Gefährten ist der Zutritt nicht verboten.

„Das ist doch besser als gar keine Straße“, rechtfertigt Ewald Stöwe, Pressesprecher im Verkehrsministerium, den Gscheidle-Einfall, der anderswo als Schlitzohrigkeit bezeichnet

leren und deshalb gefährlicheren Fernstrecken weist Gscheidle entrüstet von sich: „Die reduzierte Fahrbahnbreite steht in keinem Zusammenhang mit einer Begrenzung.“

Und für den Fall, daß seine durch den Schmalspur-Bau eingesparten Millionen vom Kabinett anderweitig verwendet werden, bot Minister Gscheidle in zwischen seinen Rücktritt an. U. B.



Die neuen BMW der 5er Reihe. **Maß-Einheit.**

Die BMW der 5er Reihe waren bei ihrer Einführung der Beginn einer neuen automobilen Idee: die Leistungsfähigkeit, die Fahrsicherheit und der Komfort der Spitzenautomobile in verkehrsgerecht kompakten Abmessungen und sachlich funktionaler Linienführung. Mit den neuen BMW der 5er Reihe haben wir dieses eigenständige BMW Konzept noch einmal in vielen Bereichen verfeinert.

Wenn diese neuen Automobile besonders erfolgreich bei anspruchsvollen Käufern sein werden, hat das einen einfachen Grund: Wer in seinen Zielen wählerisch ist, ist es auch bei der Wahl seiner Mittel.

BMW 518, 520, 520i, BMW 525, 528

Für Fahrer, die nicht anspruchsbetont, sondern betont anspruchsvoll sind. Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner.



BMW – Freude am Fahren

Flaute im Urlaub

Marktbericht Juli 1976: Rückgang der Zulassungen um 7,4 Prozent.

Erstmals seit 20 Monaten blieb der Neuwagenabsatz im Inland hinter den vergleichbaren Zahlen des Vorjahres zurück: Insgesamt wurden 162 672 Autos neu zugelassen; das waren 7,4 Prozent weniger als zwölf Monate zuvor. Der letzte Rückschlag bei den monatlichen Verkaufszahlen war im November 1974 (minus 3,5 Prozent gegenüber November 73) zu verzeichnen.

Steigerungen ihrer Zulassungszahlen buchten allein Opel, Ford und Porsche sowie die drei Japaner Toyota, Mazda

und Honda. Die größte Flaute im Urlaubsmonat Juli erlebten Skoda (minus 48,7 Prozent), Alfa Romeo (minus 39,3 Prozent), Datsun (minus 31,4 Prozent) und Audi NSU (minus 30,6 Prozent).

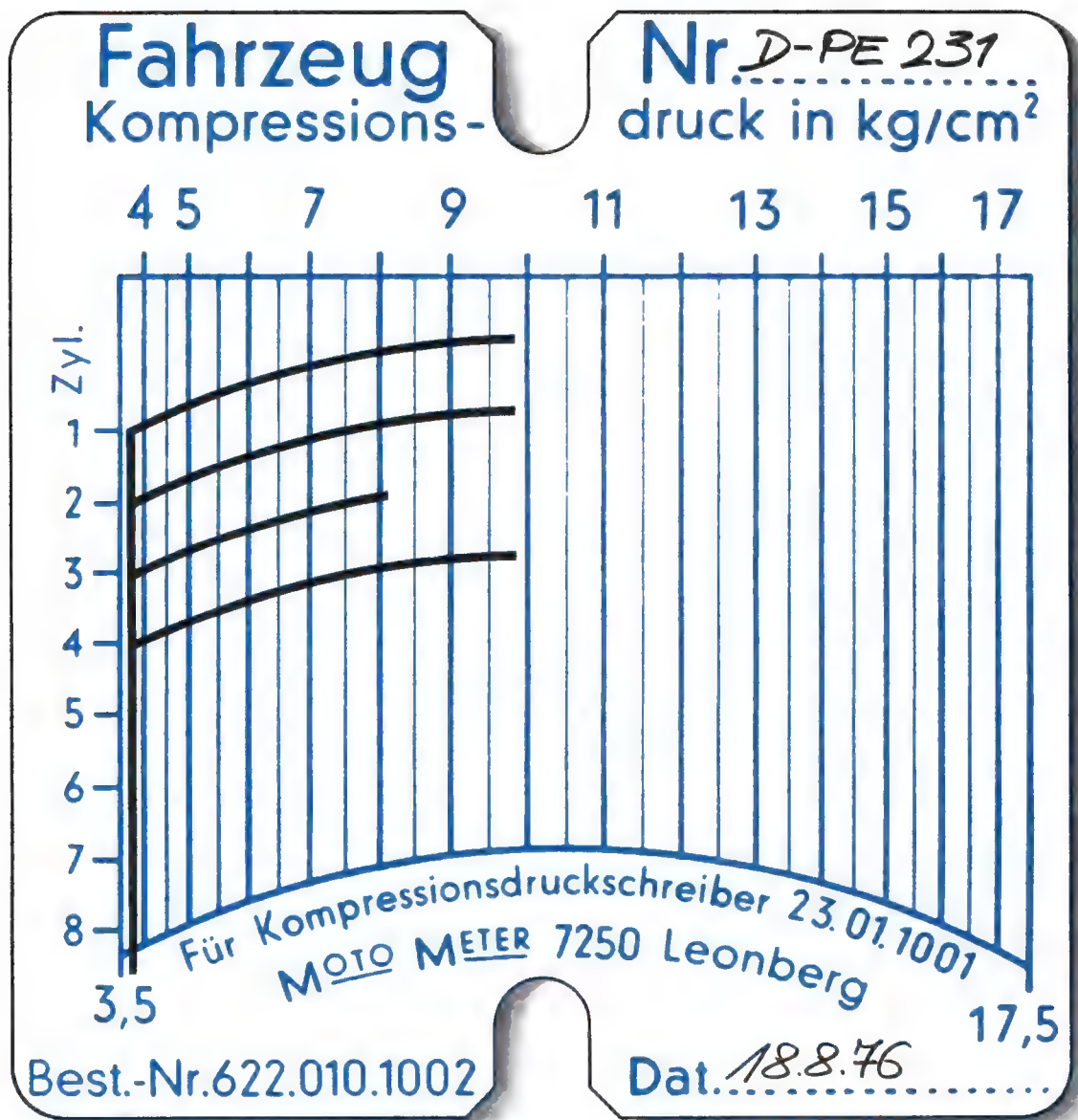
Bei Audi NSU zeichnet sich allerdings ab, daß die Verkaufskurve schon bald wieder ansteigen wird; spätestens dann, wenn der neue Audi 100 in größeren Stückzahlen von den Bändern rollt (geplant sind 800 Wagen pro Tag) und die Ingolstädter in der Lage sind, die zu erwartende rege Nachfrage nach

ihrem Flaggschiff zu erfüllen. Die Ingolstädter Erwartungen erfüllte der Audi 50, von dem 3575 Exemplare verkauft wurden. Damit blieb der kleinste Audi seinem Schwestermodell VW Polo (4216 Verkäufe) weiter auf den Fersen.

Dichter zusammen rückten auch Mercedes und BMW. Die Münchner brachten insgesamt 13 080 Neuwagen an den Mann und konnten somit mehr Personenwagen mit Ottomotoren verkaufen als ihr schwäbischer Konkurrent (10 098 Autos mit Ottomotoren). K. W.

HERSTELLER	Juli 1976	Juli 1975	Veränd. in %*	HERSTELLER	Juli 1976	Juli 1975	Veränd. in %*	HERSTELLER	Juli 1976	Juli 1975	Veränd. in %*
Alfa Romeo	2 115	3 484	- 39,3	Fiat 126	916	1 164	- 21,3	Sonstige	63	133	-
Audi NSU	10 305	14 843	- 30,6	127	1 186	1 778	- 33,3	Peugeot	2 858	3 425	- 16,6
Audi 50	3 575	6 553	- 45,4	128	3 177	1 595	+ 99,2	Porsche	414	92	+ 350,0
Audi 80	5 251	4 082	+ 28,6	131 mirafiori	1 741	2 759	- 36,9	Renault	8 850	10 129	- 12,6
Audi 100	1 272	4 064	-	132	801	1 051	- 23,8	R 4	2 993	3 140	- 4,6
NSU Ro 80	117	123	- 4,9	133	195	610	- 68,0	R 5	1 770	2 398	- 26,2
Sonstige	90	21	-	Sonstige	293	343	-	R 6	717	892	- 19,6
Autobianchi	288	474	- 39,2	Ford (USA)	369	-	-	R 12	904	1 213	- 25,5
BMW	13 080	13 919	- 6,0	Ford	25 688	24 302	+ 5,7	R 15	214	275	- 22,2
1502	1 770	5 422	- 67,4	Fiesta	866	-	-	R 16	823	1 973	- 58,3
316/318/320	6 192	1 522	+ 306,8	Escort	5 271	7 377	- 28,6	R 17	151	141	+ 7,1
518/520	2 426	3 161	- 23,3	Capri	1 625	1 958	- 17,0	R 20	884	-	-
525	1 021	1 221	- 16,4	Taunus	10 990	7 356	+ 49,4	R 30	266	-	-
528	764	721	+ 6,0	Granada	6 339	6 244	+ 1,5	Sonstige	128	97	-
3.0	328	748	- 56,2	Sonstige	597	1 367	-	Skoda	175	341	- 48,7
3.3 Li	20	30	- 33,3	General Motors	236	-	-	Toyota	1 300	1 067	+ 21,8
630 CS/633 CSi	289	-	-	Honda	277	221	+ 25,3	1000	182	231	- 21,2
Sonstige	270	1 094	-	Lada	687	897	- 23,4	Corolla	407	55	+ 640,0
Chrysler/Simca	4 106	4 590	- 10,5	Lancia	372	-	-	Carina/Celica	293	328	- 10,7
Simca 1000	491	-	-	Leyland	1 446	1 388	+ 4,2	Sonstige	418	453	-
Simca 1100	1 103	4 071	-	Mazda	674	512	+ 31,6	Volkswagenwerk	28 342	34 271	- 17,3
Simca 1307/1308	2 304	-	-	Mercedes-Benz	15 692	17 045	- 7,9	Käfer	1 144	3 515	- 67,5
Chrysler	-	-	-	200, 230, 250,	-	-	-	Polo	4 216	2 385	+ 76,8
160/160/2 L	116	304	- 61,8	280, 280 E	7 478	6 566	+ 13,9	Golf	10 957	12 187	- 10,1
Matra	51	87	- 41,4	200 D, 220 D,	-	-	-	Passat	8 156	11 461	- 28,8
Sonstige	41	129	-	240 D, 300 D	5 594	7 565	- 26,1	Scirocco	1 790	2 277	- 21,4
Citroen	3 671	4 878	- 24,7	280 S, SE, 350 SE,	-	-	-	Sonstige	2 079	2 446	-
2 CV	1 410	1 473	- 4,3	450 SE/SEL	1 910	2 182	- 12,5	Volvo¹⁾	1 858	2 187	- 15,0
Dyane	122	172	- 29,1	280 SL, 350 SL,	-	-	-	66 DL/GL	374	877	- 57,4
Ami	5	29	- 82,8	450 SL	294	287	+ 2,4	242	93	210	- 55,7
GS/GSX	1 129	2 080	- 45,7	Sonstige	416	445	-	244	500	667	- 25,0
CX	793	870	- 8,9	Opel	30 141	25 855	+ 16,6	245	146	131	+ 11,5
Sonstige	212	254	-	Kadett	9 198	11 023	- 16,6	264/265	210	255	- 17,7
Datsun	1 015	1 479	- 31,4	Rekord	5 612	7 204	- 22,1	343	282	-	-
Fiat	8 309	9 300	- 10,7	Ascona	10 573	5 783	+ 82,8	Sonstige	253	47	-
Fiat/Italien	7 928	8 359	- 5,2	Manta	4 034	903	+ 346,7	Sonst. Deutsche	13	19	-
SEAT/Spanien	307	840	- 63,5	Commodore	526	652	- 19,3	Sonst. Ausländer	391	874	-
Zastava/Jugosl.	74	101	- 26,7	Admiral, Diplomat	135	157	- 14,0	Gesamt:	162 672	175 592	- 7,4

* Neue und auslaufende Modelle sind in der Prozent-Bewertung nicht berücksichtigt, ¹⁾ einschließlich DAF.



Viele Motoren erliegen zu früh dem Streß der Straße. Aral kann hier helfen.

Das Kompressionsdruck-Diagramm zeigt es deutlich: Ständiger Stop-and-go-Verkehr, das ewige Halten, Fahren, Halten kann Ihren Motor frühzeitig ruinieren.

Teile, die den Motor steuern, verschleßen schneller und verstellen sich. Im Brennraum kommt es zu Ablagerungen; durch den häufigen Kaltbetrieb bei Kurzstreckenfahrten entstehen Korrosionsschäden.

Aral kann hier helfen. An 1800 Aral Tankstellen finden Sie das Zeichen „Motortechnik“. Hier spüren moderne Meßgeräte Fehler auf, die im Verborgenen stecken.

Zündung, Leerlauf, Vergaser – alles wird geprüft

und richtig eingestellt. Damit Ihr Motor dem Streß der Straße besser gewachsen ist und möglichst wirtschaftlich arbeitet.

An die Besitzer älterer Autos noch eine besondere Empfehlung:

Wir raten – nach der Bleireduzierung im Kraftstoff – die Motoreneinstellung kontrollieren zu lassen. Denn erst die richtige Zünd- und Vergasereinstellung garantiert eine gute Motorleistung. Fahren Sie früh genug zu einer Aral Tankstelle mit dem Service „Motortechnik“. Sie arbeitet exakt und für alle Fahrzeugtypen. Zu Partnerschaftspreisen.



Deutschlands Autopartner Nr.1

Was jeder „Jumbo“ hat,



kann jetzt auch Ihr Auto haben:



**ANCO-MATIC
Wischerblätter
mit dem
Roten Punkt.**



Warum sollten Sie
mit weniger zufrieden
sein als mit inter-
nationaler Spitzen-
qualität! Die Vor-
teile liegen klar auf
der Windschutzscheibe:

- Perfekte Wischerleistung.
- Kein Abheben bei hohen Geschwindigkeiten.
- Keine blendenden Lichtreflexe.
- Lange Lebensdauer.

Anco Scheibenwischer aus korrosionsfreiem und blendfreiem Metall sind strömungstechnisch optimal konstruiert. Die Wischerblätter — Naturgummi, verstärkt durch CUSHIONITE® — schmiegen sich auf voller Länge elastisch an die Windschutzscheibe an. Achten Sie deshalb auf den Roten Punkt.

ANCO-MATIC * CUSHIONITE®
Wischerblätter

„Die Super-Scheibenwischer der Jumbo-Jets“



Ein Monroe Erzeugnis *

6-045

*Trade-Marks of Monroe Auto Equipment Company or licensed to Monroe Anco from the Anderson Company

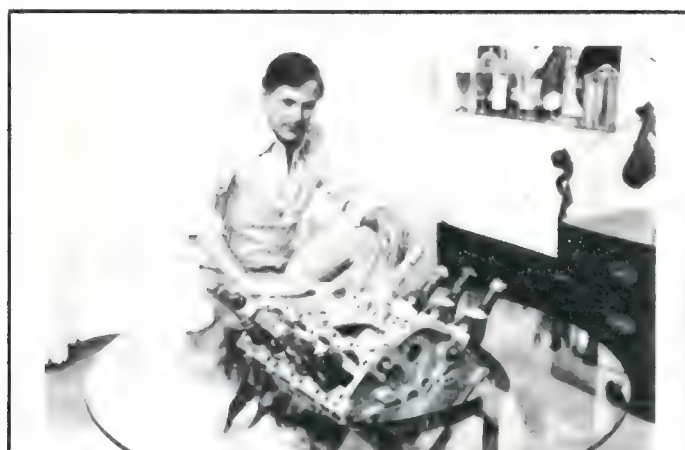
Teurer Grand Prix

Souvenir-Geschäft mit Formel 1-Schrott.

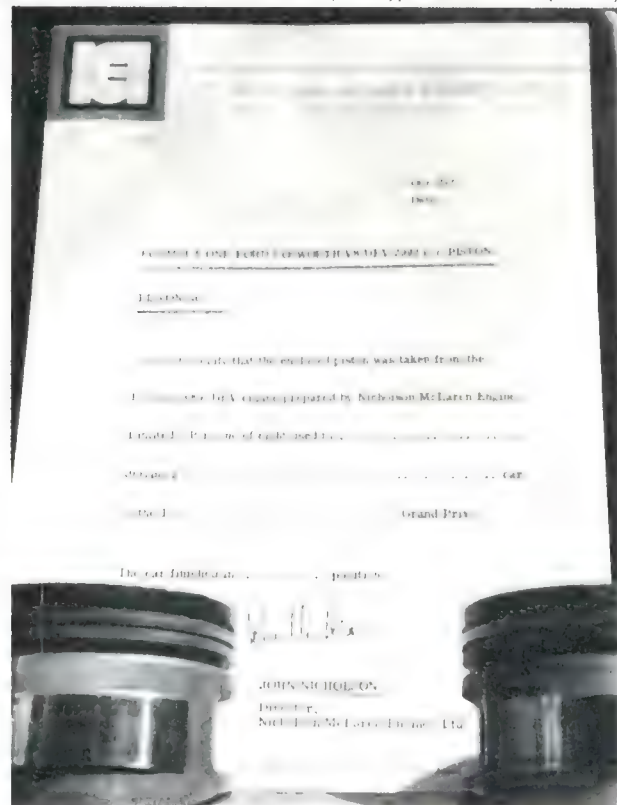
Der dreimalige Automobil-Weltmeister Jack Brabham fuhr in der Formel 1 die Siege heraus, die sein englischer Geschäftspartner David Mills versilberte. Als der Australier sich vom Grand Prix-Sport zurückzog und in seiner Heimat bürgerlich wurde, sann Mills nach neuen

Wegen, um im Geschäft mit den Großen Preisen auch ohne Siege Gewinne zu machen.

Mills wurde fündig. Seine Firma Planners International Limited in London (W1, 47 Curzon Street) machte aus bis dahin nicht verwertbarem Grand Prix-Müll be-



Authentische Reste: V8-Bar (oben), V8-Kolben (unten)



gehrte Souvenirs: Aluminiumguß-Kolben, die ohnehin nach jedem Rennen ausgetauscht werden müssen, beschert Mills einen beschaulicheren Lebensabend als die Arbeit mit 10 500/min in Formel 1-Kraftwerken. Und Motorblöcke werden zu Bartischen verarbeitet, die pro Zylinderbohrung einer Flasche Super Halt geben.

Die Preise für den Mills-Müll, der (so der Unternehmer) „viel schwieriger zu beschaffen als zu verkaufen“ ist und in alle Welt exportiert wird, richten sich danach, wie prominent und erfolgreich ihr Benutzer war:

- Zwischen fünf und 30 Pfund (23 bis 135 Mark) kosten die einmal gebrauchten Kolben – zum Höchstpreis werden derzeit Kolben jenes Motors gehandelt, der Emerson Fittipaldi den Sieg beim Großen Preis von Argentinien 1975 bescherte.

- Erheblich kostspieliger werden schon ganze Motorblöcke: Als „Traumgeschenk für den Sammler von Renn-Souvenir“ (Mills) werden sie ab 800 Pfund (etwa 3700 Mark) angeboten.

Zu solchen Preisen darf der Käufer erwarten, daß die Meisterstücke auch echt sind. Dies bestätigt Mills in Urkunden, die dem Erwerber Aufklärung über Kolbennummer, Fahrernamen, verwendete Chassis und Datum des Weltmeisterschaftslaufes geben, bei dem die Kolben erst- und einmalig zum Einsatz kamen.

Bei den Motorblöcken nennt die Urkunde nur den Zeitpunkt des letztmaligen Einsatzes – und den Namen des Fahrers, der sie bis zum Explodieren malträtiert hat.

John Wood

Keiner kann Ihren Wagen besser ersetzen als Avis.



Avis.

Die Autovermietung der Geschäftsleute.
Wir vermieten PKWs und LKWs.



Der Beitrag zum langen Autoleben

Der Dauer-Unterbodenschutz von Caramba konserviert Sicherheit und Autowert. Spezielle Kunstharze, Bitumen und kautschukartige Stoffe in Verbindung mit Anti-Rost-Pigmenten schützen den Unterboden selbst vor seinen argsten Feinden. Dauertests bestätigen dem Material sehr guten Korrosionsschutz und hohe Abriebsfestigkeit. Der streichfähige Dauer-Unterbodenschutz kann mit einem Pinsel in Schichten bis über 3 mm aufgetragen werden. Caramba: Mehr Sicherheit - mehr Autowert. Caramba-Chemie GmbH, 41 Duisburg 1, Postfach 350156.

Dauer-Unterbodenschutz, streichfähig

schützt vor allen Unterboden-Feinden
ist extra faserverstärkt
kann dick aufgetragen werden
konserviert die Sicherheit
erhält den Autowert
überzeugte in Dauertests

auto
motor
sport

Leser-
briefe

An die Redaktion

Vergleichstest Sechszylinder

Heft 15, Seite 44, Heft 16, Seite 38 und Briefe

Im ersten Teil des Vergleichstests heißt es: „Etwas teurer (als Renault 30 TS, Mercedes 250, BMW 525) ist der Peugeot 604“. Ein paar Seiten weiter bringen Sie dann eine Aufstellung der Serienausstattung jedes einzelnen Testkandidaten. Spätestens hier hätte Ihnen doch auffallen müssen, daß der Peugeot 604 eine serien-

in einem ungünstigen Licht erscheinen zu lassen? Tatsache ist, daß es auch für den Käufer eines Wagens der gehobenen Sechszylinder-Klasse noch von Bedeutung ist, ob er für einen komplett ausgestatteten Peugeot 604 (inklusive elektrischem Schiebedach und Metallic-Lackierung) 23 890 Mark zahlt oder rund 26 500 Mark für ein entsprechend ausgestattetes Mitbewerber-Modell.

Ursula Mayer,
Peugeot-Pressestelle,
Saarbrücken



Kampf um Punkte: Sechszylinder-Vergleichstest

mäßige Komplettausstattung bietet, die bei drei der mitwirkenden Sechszylinder-Modelle nur gegen einen Aufpreis von sage und schreibe 3000 Mark zu haben ist. Da Sie diese Tatsache nicht nur nicht erwähnen, sondern nur vom „etwas teureren“ Peugeot sprechen, muß sich hier der Verdacht aufdrängen, daß nicht sorgfältig genug in einem ansonsten so pingelig durchgeführten Vergleichstest recherchiert wurde. Oder wurde ein so primäres Kriterium wie das der Wert/Preis-Relation bewußt als zweitrangig zurückgestellt, um nicht vornehmlich die deutschen Mitbewerber

Nachdem ich einen Volvo 144 S, einen 144 GL und einen 164 E gefahren habe, fühle ich mich berechtigt zu sagen, daß die Qualität dieser Autos absolut nicht dem entspricht, was die verführerische Reklame von Volvo sagt und was die Allgemeinheit zu wissen glaubt. Die Volvos hatten ihre Vorteile, die Sie in manchen Ihrer Tests nicht richtig gewürdigt haben, aber bei den neuesten Modellen sehe ich diese nicht mehr. Im Laufe der Jahre wurde das praktisch seit 1967/68 gebaute Auto immer wieder nur retuschiert. Heute hat es den gleichen kleinen Innenraum

Fortsetzung auf Seite 27

BEHR

Klima-Anlagen

für die anspruchsvolle Auslese



Diese Fahrzeuge können Sie mit einer Klima-Anlage bestellen:

Daimler-Benz

200 D	280 S
220 D/240 D	280 SE
240 D 3.0	280 SEL
200/230.4	350 SE
230.6	350 SEL
250	450 SE
280/280 E	450 SEL
250 C	450 SEL 6.9
280 C/280 CE	280 L
200 D	350 SL
220 D/240 D	450 SL
300 D	280 SLC
200/230	350 SLC
250	450 SLC
280/280 E	

BMW

320
320 i
520
520 i
525
528
2500
2.8 L
3.0 S
3.0 L
3.0 Si
3.3 Li Autom.

Porsche

911
Carrera 3.0
Turbo

**Kühler, frischer,
bequemer —
Komfort bedeutet
Sicherheit.**

Es ist ein Gebot der Vernunft, beim Kauf eines anspruchsvollen Wagens an die Innenraumklimatisierung zu denken.

Das richtige Klima im Auto ist entscheidend für das Wohlbefinden der Insassen. Umwelteinflüsse, wie stickige Hitze oder Zugluft beeinträchtigen die Fahrsicherheit, da sie den Körper belasten.

Die Klima-Anlage läßt Sie dies vergessen. Stellen Sie ihre Wunschtemperatur ein,

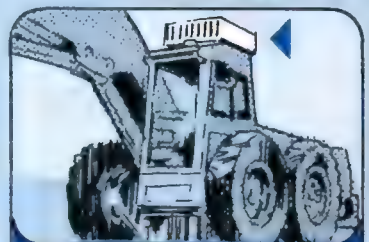
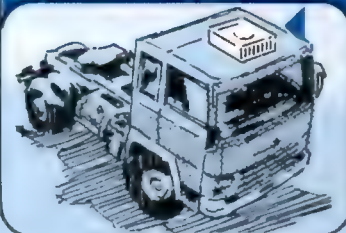
und Sie bleiben fit, fahren entspannt und sicher. Erkundigen Sie sich bei Ihrem Autohändler über die Klima-Anlage für Ihr Fahrzeug.

**BEHR schafft das Klima,
das Sie brauchen**

BEHR Klima-Anlagen für Omnibusse

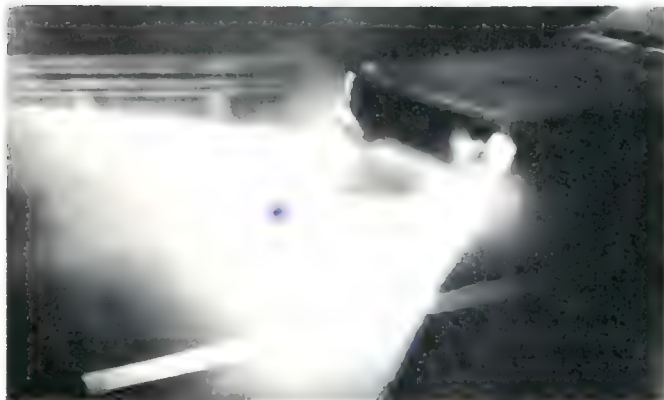


BEHR Klima-Anlagen für LKW-Fahrerhäuser



BEHR Klima-Anlagen für Nutzfahrzeuge

Im Nebel die Straße besser sehen.



Nebel ist unberechenbar. Er kommt plötzlich. Für diese gefährlichen Situationen sollten Sie Ihren Wagen mit Spezialscheinwerfern von Bosch ausrüsten. Ihr Licht unterwandert den Nebel dicht über der Fahrbahn.

Eigenblendung gibt es kaum. Weil es kein Streulicht nach oben gibt. Und selbst bei starkem Nebel leuchten Sie Fahrbahnrand und Mittelstreifen mit einem besonders breiten Lichtkegel aus.

Bosch Spezial-Nebelscheinwerfer – damit Sie besser sehen. Dazu eine Bosch Nebelschlußleuchte (100 mal heller als normales Rücklicht) – damit Sie besser gesehen werden.



Bosch
Halogen Nebel-
scheinwerfer
und Nebel-
schlußleuchten

BOSCH

LE 275 BMZ

**auto
motor
sport**

Die Mannschaft



Ferdinand Simoneit, 51, Redaktionsdirektor von auto motor und sport, war 15 Jahre lang „Spiegel“-Redakteur, als er im April 1970 die Chefredaktion des Wirtschaftsmagazins „Capital“ übernahm. Vorher hatte der Mann, der die Großen dieser Welt von Abs bis Zahn persönlich kennt, schnell noch einen Bestseller geschrieben. Sein Buch „Die neuen Bosse“, das 1966 erschien, kletterte auf eine Auflage von 200 000 Exemplaren.

Dennoch blieb Simoneit Zeit genug, sich ums Porschefahren, Golfspielen und das Konzipieren von Zeitschriften zu kümmern. In einem Porsche Targa fiel ihm (bei abgenommenem Verdeck) ein, daß „Capital“ Freizeit-Themen haben sollte. Es gibt sie noch heute.

Für sein persönliches Wohlbefinden sorgt der mittlerweile 280 SL fahrende Zeitschriften-Mann, der sich seit 1975 um auto motor und sport kümmert, mit einem eigenwilligen Anti-

Streß-Programm, das jeden Freitagabend mit einem Sauna-Aufenthalt beginnt. Am Samstagfrüh wird geschwommen, danach folgt Golfspiel (mindestens vier Stunden), am Sonntag schwimmt er wieder, und hernach geht's durch den Schwarzwald. Im wahrsten Sinne des Wortes: zu Fuß und 25 Kilometer weit.

Das Rasenspiel Golf allerdings hat es ihm am meisten angetan. Simoneit, zu dessen Büro-Mobiliar ein runder Schreibtisch als persönliche Habe zählt, führt immer eine Golf-Garnitur im Auto mit, um – sobald sich Gelegenheit bietet – ohne Verzögerung losschlagen zu können. Die andere Ausrüstung liegt im Golf-Club Freiburg. Hier läßt sich der Journalist, der die Golf-Theorie entwickelte, nach der es niemals schlechtes Wetter, sondern nur schlechte Kleidung gebe, auch von Schneefällen nicht abschrecken.

Dann spielt er einfach mit roten Bällen.

Leserbriefe

wie damals. Jedoch wurde die Qualität von Wagen zu Wagen schlechter und der Ärger größer, bis zu meinem jetzigen „Spitzen-Produkt“.

**Horst Engler,
München**

Ihre Tester haben meiner Meinung nach aus Angst vor den Entrüstungsbriefen überzeugter Mercedes-Fahrer einfach nicht den Mut, einen Mercedes auf den zweiten oder dritten Platz zu setzen.

**Bernd Rohr,
Zweibrücken**

Ihr ganzer Testbericht zeigt messerscharf, daß Sie die Philosophie, die dem Bau eines Volvo zugrunde liegt, in keinsten Weise begriffen haben.

Es ist doch völlig logisch, daß ein so avantgardistisches Konzept wie das des Volvo, nämlich das Auto für die Beschränkungen der 80er und 90er Jahre darzustellen, nicht billig sein kann. Es ist darum höchst unfair von Ihnen, dieses in sozialistischem Sinne fortschrittliche Auto einfach mit einem BMW zu vergleichen, der leichtfüßig, um nicht zu sagen leichtfertig, der Freude am Fahren dient und damit allenfalls dem Profit der Aktionäre von BMW und der Umweltverschmutzung.

Der Volvo dagegen mit eingebautem pädagogischem Ansatz stellt jedes Mal, schon beim Einsteigen, seinem Besitzer die Frage, ob er nicht doch lieber mit dem Fahrrad fahren und damit etwas für die Volksgesundheit tun will.

**Burkard Bovenslepen,
Buchloe**

Farbenlehre

**Autodesigner streiten sich:
Macht roter Lack glücklich
oder aggressiv?
Heft 16, Seite 16**

Die Argumente von Professor Paolo Nestler gegen die Autofarbe Rot beruhen auf

einer subjektiven Abneigung, lassen sich aber medizinisch nicht belegen. Ob der Anblick einer roten Farbe, wie er etwa einem vorausfahrenden roten Auto entspricht, Puls, Atmung oder Blutdruck nennenswert erhöht, ist bis heute nicht erwiesen.

In eigenen, zur Zeit am Institut für Physiologie der Universität Marburg laufenden Versuchen hat sich bisher gezeigt, daß selbst allseitige Darbietung von intensivstem Rot in Farbkammern den Kreislauf der Versuchspersonen höchstens ganz geringfügig beeinflußt. Überdies sind Erhöhungen von Puls und Atmung nicht von vornherein negativ zu bewerten: Sie können auch Ausdruck einer für den Straßenverkehr erwünschten höheren Aufmerksamkeit und Leistungsbereitschaft sein.

**Prof. Dr. H. Hensel,
Direktor des Instituts
für Physiologie der
Universität Marburg**

Reifezeugnis für den Autofahrer

**Interview mit Bundesrichter
Dr. Richard Spiegel
Heft 15, Seite 14**

Zu der von Dr. Spiegel bemängelten Unsitte des Rechtsüberholens auf der Autobahn könnte ich Ihnen vielleicht eine Erklärung nennen: Wie bereits bemerkt, trat diese Unsitte erst nach Einführung der Richtgeschwindigkeit auf.

Fahrer langsamerer Fahrzeuge geben die linke Fahrspur lange nicht so schnell frei wie vor der Einführung der Richtgeschwindigkeit, weil sie die Begriffe Richtgeschwindigkeit und Höchstgeschwindigkeit gleichsetzen. Die somit behinderten Fahrer schnellerer Autos überholen nun rechts.

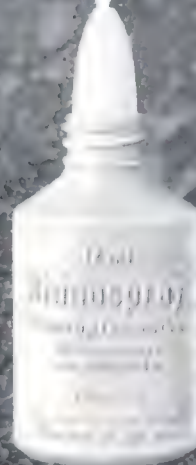
Diese Symptome würden bei einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h noch häufiger auftreten und nicht selten würde die erlaubte Höchstgeschwindigkeit gar nicht erreicht werden, was zwangsläufig zu erheblichen

Bei Schnupfen RhinoSpray

RhinoSpray befreit die verstopfte Nase im Nu und für Stunden. Einfach leicht in die Nase sprühen, dann legt sich RhinoSpray feinst verteilt als sanfter Nebel auf die gereizten Nasenschleimhäute. Kein Winkel wird ausgelassen.

So wirkt RhinoSpray rasch und anhaltend zugleich. Sie können wieder normal atmen – auch der schnupfenschwere Kopf wird wieder klar.

Übrigens:
RhinoSpray macht nicht müde – besonders wichtig für Autofahrer.



RhinoSpray

macht die Nase frei

Leserbriefe

Behinderungen des Auto-
bahnverkehrs führen würde.

Hans Kemmeries,
Duisburg

Herr Dr. Spiegel betrachtet das höchst strafbare Rechts-
überholen auf den Autobah-
nen als einzigen Mangel un-
serer Verkehrsdisziplin. Er
übersieht dabei ganz offen-
sichtlich, daß das Rechts-
überholen durch notorische
Linksfahrer geradezu provo-
ziert wird. Denn ohne eine
belegte linke und eine freie
rechte Fahrspur kann es
überhaupt nicht zum Rechts-
überholen kommen.

Schlimmer ist es noch auf
dreispurig ausgebauten Au-
tobahnen. Die rechte Fahr-
spur ist oft kilometerweit
frei, während die beiden
Überholspuren von langsam
fahrenden Kolonnen blok-
kiert sind. Trotz inzwischen
eindeutig gesetzlicher Vor-
schriften habe ich bis jetzt

kein Vorgehen von Polizei
oder Justiz gegen diese ver-
kehrshemmenden Unsitten
feststellen können.

Günter Bamberg,
Olching

Fahrbericht Audi 100

Heft 16, Seite 32 und Briefe.

Wenn der Audi 100 hält, was
der Fahrbericht verspricht,
dann wird er Klasse. Leider
steht jedoch zu befürchten,
daß Toni Schmücker den
geplanten Kampfpfeis nicht

lange halten kann und daß
die 16 000 Mark-Grenze
schnell überschritten sein
wird (vermutlich nach der
nächsten Preiserhöhung des
gesamten Programms). Ein
Teil der Käufer wird dann
nicht mehr mitgehen.

Im Namen einiger Interes-
senten noch ein Wunsch an
Audi NSU: Wir warten auf
eine Kombi-Version mit dem
1,6- oder 2 Liter-Motor als
preiswerte Konkurrenz zum
Ford Granada Turnier. Hier
besteht noch eine Lücke im

Typenprogramm des VW-
Konzerns — der Passat Va-
riant ist etwas zu klein für
manche Familientransporte,
und der geplante Audi 100
Avant mit Schrägheck und
Heckklappe ist sicher kein
Kombi-Ersatz.

Karl Lepsch,
Stuttgart

Sie bezeichnen den neuen
Fünfzylindermotor als ein
Novum im Bereich der Otto-
motoren. Das ist nicht ganz
richtig, denn bereits in den
vierziger Jahren baute Lan-
cia einen 5 Liter Fünfzylin-
der-Reihenmotor (Ottomo-
tor), der in Lastwagen ein-
gebaut wurde.

Dr. Rolf Frier,
Den Haag



Günstiger Einstandspreis: Audi 100

Windjammer

Kurztast Opel Kadett Aero: Targa-
Version von Baur auf Kadett-Basis.
Heft 17, Seite 64

Als zufriedener Besitzer ei-
nes BMW 2002 Cabriolets
mit Überrollbügel, der vor-
her den gleichen Typ als
Voll-Cabriolet gefahren hat,

Der Jahres-Reifen von Toyo.

Millionenfach
in Europa bewährt!
★ **Toyo 781 Stahl** ★
der Langläufer
und Allwetter-Reifen

Toyo hat den Jahres-Reifen für Sie:

den Toyo 781 Stahl! Ob Frühjahr, Sommer, Herbst oder
Winter — mit diesem Langläufer fahren Sie zu jeder
Jahreszeit lange und sicher. Denn der Toyo bietet
Wirtschaftlichkeit durch Qualität und Sicherheit.
Ihr Fachhändler hat den Toyo. Fragen Sie nach
dem Jahres-Reifen Toyo 781 Stahl.

Extrem breite Lauffläche mit hervorragender
Drainage für sicheres Fahren —
auch bei nassem Wetter.

Sicherheitsprofil bis in die Schulter — auch
bei scharfer Kurvenfahrt gute Haftung.

Doppelte Stahlgürtellagen — für komfortables,
kraftstoffsparendes Fahren.

Für Ihre Sicherheit:

Toyo Reifen GmbH.
Friedrich-Ebert-Str. 11
4000 Düsseldorf
Telefon 35 03 74/5
Telex 858 1849



besitze ich umfangreiche Erfahrungen mit beiden Versionen eines offenen Autos. Emotional tendiere auch ich eindeutig zum Voll-Cabriolet – vielleicht aus nostalgischer Erinnerung an mein erstes Auto, einen DKW F 8-Luxus-Cabriolet. Bei Bewertung aller rationalen und irrationalen Fakten sehe ich jedoch zur Zeit keine vernünftige Konzeption als beispielsweise den Aero-Kadett.

Bruno Volz,
Kornthal

Ihren Ausführungen über den utopischen Preis des Opel Kadett Aero stimme ich voll zu. Für junge Leute, die offene Wagen bevorzugen, ist der Aero kaum erschwinglich. Der größte Teil der Autofahrer, für welche dieser Wagen finanziell keine Schwierigkeiten bereitet, befindet sich bereits in dem Alter, in dem man komfortable Limousinen bevorzugt.

Christoph Pothmann,
Bottrop



Zu teuer für junge Leute: Opel Kadett Aero

43 Versicherer zahlen keine Prämien zurück

Heft 16, Seite 6

Ihre Feststellung, daß auch wir zu den 43 Versicherern gehören, die keine Prämie zurückzahlen, muß uns schon betrüben.

Ausgerechnet wir, die in den letzten neunzehn Jahren nicht weniger als siebzehnmals eine Beitragsrückvergütung aus technischem Überschuß zurückzahlen, verdienen diese Falschmeldung am wenigsten.

Karl F. Stransky,
Bayerische Versicherungskammer, München

Was die SPD plant

Verkehrspolitische Programme im Wahljahr (I).
Heft 17, Seite 16

Sie selbst schreiben in Ihrer Stellungnahme zur Frage der Entscheidung über Richtgeschwindigkeit oder Tempolimit auf den Autobahnen u. a.: „Der deutsche Auto-

fahrer hat es durch sein Verhalten während der Versuchszeit in der Hand, ob er auf der Autobahn frei bleibt oder gesetzlich reglementiert wird.“ Nichts anderes habe ich in meinem Beitrag ausgedrückt, in dem dies mit den Worten steht, daß die Entscheidung maßgeblich vom Verhalten der Autofahrer mitbestimmt wird.

Lothar Wrede,
Verkehrspolitischer Sprecher der
SPD-Bundestags-Fraktion, Bonn

Brennpunkt Nürburgring

Grand Prix von Deutschland: Feuer und Diskussionen um die Sicherheit.
Heft 17, Seite 97

Die Forderung eines Weltmeisters, den Nürburgring zu boykottieren, weil er für Rennen zu gefährlich sei, stelle ich in ihrer Lächerlichkeit auf eine Stufe mit einer Forderung, Österreich als Urlaubsland zu boykottieren, weil beispielsweise

Geld sparen mehr Motorleistung weniger Treibstoffverbrauch



Ein sauberer Motor gibt volle Leistung, benötigt weniger Treibstoffverbrauch, bietet mehr Sicherheit im Fahrbetrieb.

Autol Desolite für alle Benzinmotoren reinigt das Kraftstoff-System, speziell den Vergaser, reduziert Ablagerungen an den Einlaßventilen, verhindert Vergaser-Vereisungen.

Autol Desolite enthält zudem Korrosionsschutz-Additive. Erhöhter Oktanzahlbedarf durch Ablagerungen, Treibstoff-Mehrverbrauch durch verschmutzte Vergaser, Leistungsverlust durch

Ventilablagerungen, Störung durch Vergaser-Vereisung.

Autol Desolite für alle Benzinmotoren löst diese Probleme. Erhältlich bei dem Autoteile-Fachhandel, Auto-Shops, Non-Food-Abteilungen der Warenhäuser und bei Ihrer Tankstelle.

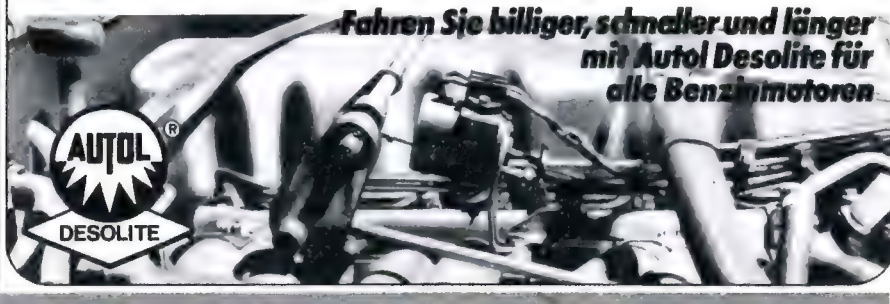
Seit 25 Jahren Autol Desolite von

H. Moebius & Sohn

Autol-Werke

Hannover · Würzburg · Essen · Hamburg.

**Fahren Sie billiger, schneller und länger
mit Autol Desolite für
alle Benzinmotoren**



am DB 9

COUPON



Name: _____

Anschrift: _____

Fordern Sie von uns die Adresse Ihres Autol Desolite-Händlers

H. Moebius & Sohn AUTOL-Werke
Postfach 810 420, 3 Hannover 81
Telefon (05 11) 86 50 41

Leserbriefe

der Zirler Berg nicht so problemlos zu befahren ist wie die Autobahn Bonn-Köln. Voll unterstreichen kann ich in Ihrem Bericht nur den Satz „Der Ring ist gut – Lauda nimm den Hut“.

Karl Peters,
Bad Neuenahr

Ich hoffe, daß Sie dieser Brief erreicht hat, denn ich bin mir nicht sicher, ob die Redaktion Ihrer Zeitschrift zwischenzeitlich von Stuttgart nach Wien umgezogen ist. Meine Vermutung kommt daher, weil der Formel 1-Sport seit geraumer Zeit zunehmend durch die österreichische Brille, insbesondere durch Laudas Hofberichterstatter Heinz Prüller kommentiert wird. Falls Prüllers Landsmann Helmut Zwickl, von dem ich in letzter Zeit nichts mehr gelesen habe, bei Ihnen ausgeschieden sein sollte, schlage ich Ihnen vor, ihn doch durch den ORF-Sportchef Edi Finger zu ersetzen, der sicher in der Lage wäre, der österreichisch-nationalistischen Berichterstattung auch noch die komödiantische Krone aufzusetzen. Daß er es kann, hat er ungezählte Male in seinen Radio-Reportagen unter Beweis gestellt.

Sie könnten auf diese Weise auch eine Witzseite einsparen, und in Österreich dürfte

sich die verkaufte Auflage weiter erhöhen.

Wolfgang Clement,
München

Big Bike

Fahrbericht Harley-Davidson Sportster XLH.
Heft 17, Seite 54

Wenn über außergewöhnliche Motorräder in so knapper und gekonnter Art be-



In US-Version: Harley-Davidson Sportster

richtet wird, halte ich dies für einen unbedingten Gewinn für auto motor und sport. Ich kann Ihrem Fahrbericht voll zustimmen, denn vor einigen Wochen habe ich die Sportster in North Carolina kennengelernt.

Wolfgang Fröschner,
Bonn

Wir treiben Unfallforschung

Editorial, Heft 15

Es scheint dringend geboten, der wissenschaftlichen

Methodik des Herrn Dr.-Ing. Heinz Lenz von der Bundesanstalt für Straßenwesen keinerlei Glauben zu schenken. „Die Höchstgeschwindigkeit muß zur sozialen Norm werden.“ Dies sagt der Chef einer Behörde, die den Großversuch Richtgeschwindigkeit wissenschaftlich auswerten soll. Vorgefaßte Meinungen und Emo-

senschaftliche Auswertungen einer Bundesanstalt anzweifeln muß. Es wäre schlimm, wenn man annehmen müßte, daß die Herren der Bundesanstalt für Straßenwesen etwa nur deshalb so unsachlich argumentieren, um zu beweisen, daß der Bundesrat mit seiner CDU-Mehrheit seinerzeit einen Fehler machte, als er die von der Bundesregierung Anfang 1974 geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h ablehnte.

Ludwig Edel,
Wangen

Endlich erhält der kritische Autofahrer das Gefühl, daß den verantwortlichen Wissenschaftlern gründlich auf die Finger gesehen wird. Ich bin überzeugt, daß nicht alle wesentlichen Faktoren, die zu einem Unfall führten, bei der Unfallaufnahme berücksichtigt werden. Viel zu leicht ist man bereit, „zu schnelles Fahren“ oder „überhöhte Geschwindigkeit“ als wesentliche Ursache zu vermerken.

Erich Simon,
Calw-Heumaden

Da die Entscheidung in Sachen Tempo-Limit eine politische sein wird, kann es nur heißen: „Freie Fahrt statt Sozialismus.“

Berthold Schröder,
Sundern

**auto
motor
sport**

Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Geschäftsführender
Redakteur:
Helmut Luckner

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)
Hans Steindel
(Chef vom Dienst)

Redaktion:
Clauspeter Becker
(Sonderaufgaben)

Uwe Brodbeck
(Verkehr)

Ing. Helmut Eicker
(Technik, Leiter der
Testabteilung)

Horst Hamel
(Dokumentation)

Harald Kaiser
(Sport)

Götz Leyrer
(Ltg. Ratgeber)

Michael Mehlin
(Testwagen)

Hans-Robert Richarz
(Magazin)

Hannes Scholten
(Ltg. Unterhaltung)

Werner Schruf
(Test und Technik)

Ute Teichmann
(Testabteilung)

Klaus Wießmann
(Test und Technik)

Grafik:
Martin Ebergenyi,
Brigitta Glöde,
Andreas Olbrich,
Franz Olinowetz (Ltg.),
Rainer Schuler

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Heinz Binder
Julius Weitmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera

Ständige
Mitarbeiter:
Fritz B. Busch
Paul Frère
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Harimut Lehbrink
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

Auslandskorrespondenten: Marc Madow,
Los Angeles; Wallace
Wyss, Verdugo City;
Gordon Wilkins,
London; Jean

Bernardet, Paris;
Bernard Cahier, Evian-
les-Bains; Giovanni
Conte Lurani, Mailand;
Gianni Rogliatti, Turin.

Verlag: Vereinigte
Motor-Verlage GmbH
+ Co KG Stuttgart
Leuschnerstraße 1
Tel.: 07 11/21 42-1
FS: 07/22 036

Redaktion:
auto motor und sport
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufs-
leiter: Hansjörg Schwab;
für den Inhalt verantw.
Helmut Fligg. Vertrieb:
Albert Manz. Herstellung:
Hugo Herrmann (Stgt.),
Heinrich Regan (Mch.).
Druck: Gruner + Jahr
AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der
Papierfabrik Albrück,
Printed in Germany.

auto motor und sport
erscheint 14tägig,
mittwochs. – Höhere
Gewalt entbindet den
Verlag von der Liefere-
rungspflicht. Ersatz-
ansprüche können in
solchem Fall nicht
anerkannt werden. Alle
Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit aus-
drücklicher Genehmigung
des Verlages und
unter voller Quellen-
angabe. Unverlangte
Manuskripte werden
nur zurückgesandt,
wenn vom Einsender
Rückporto beigefügt wurde.
Lieferung durch
Verlag, Post oder
Buch- und Zeitschriftenhandel.

Einzelheft DM 2,50
(einschl. MwSt.).
Bezugspreis direkt
ab Verlag vierteljährlich
DM 15,80 (einschl.

5,5% MwSt.). Kündigung
des Abonnements
vier Wochen vor
Vierteljahresende.

Postscheckkonto:
Stuttgart 161 37.
Bankkonto:
Dresdner Bank AG
Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste
Nr. 29 – Gerichts-
stand Stuttgart.

Im gleichen Verlag
erscheinen: „Motor
Revue“, „Flug-Revue/
flugwelt international“,
„lastauto omnibus“,
„lastauto omnibus-
katalog“, „mot Die Auto-
Zeitschrift“, „auto-
katalog“, „sport auto“.

Im Motor-Presse-Verlag
GmbH & Co KG:
„Motorrad“,
„Motorrad-
Katalog“, „fiat fahren“.



Motor und Leistungen.

Wassergekühlte, robuste Hochleistungs-motoren mit obenliegender Nockenwelle. Hohe Drehfreudigkeit und große Elastizität. Ungewöhnlich sparsam durch optimierten thermodynamischen Wirkungsgrad. Das Frontantriebsaggregat sorgt für günstige Belastung der Antriebsräder.

Der Polo N und L haben 900 ccm. 40 PS. Spitze 132 km/h. Der Polo S, LS und GLS: 1.100 ccm. 50 PS. Von Null auf 100 in 15,4 Sekunden. Spitze 142 km/h.

Der Polo LS und GLS: 1.100 ccm. 60 PS. Von Null auf 100 in 13,5 Sekunden. Spitze 152 km/h.

Fahrwerk und Fahreigenschaften.

Ungewöhnlich gute Fahreigenschaften bei Seitenwind, Regen, Glätte und in Kurven. Durch den Frontantrieb und ein leistungsstarkes Fahrwerk. Querverbeschleunigung 0,75 g. Mit Stahlgürtelreifen. Optimal abgestimmte Federbeine vorn und hinten.

Vorderachse mit spurstabilisierendem Lenkrollradius für richtungsstabiles Fahren auch in gefährlichen Situationen. Spur- und sturzkonstante Koppellenker-Hinterachse. Die Zahnstangenlenkung ist wartungsfrei und stellt sich automatisch nach. Diagonales Zweikreis-Bremssystem mit Scheibenbremsen vorn. Garantiert bei Ausfall eines Bremskreises Bremswirkung an beiden Achsen.

Sicherheit.

Für die hohe aktive Sicherheit sprechen die Fahrleistungen und Fahreigenschaften eine deutliche Sprache.

Hinzu kommen aber noch eine ganze Reihe passiver Sicherheits-Merkmale.

Wie die formstabile Sicherheits-Fahrgastzelle mit schützenden, computerberechneten Knautschzonen vorn und hinten.

Automatic-Sicherheitsgurte und Kopfstützen vorn bei allen Modellen. Sicherheitsverankerung der Vordersitze. Die Sicherheits-Lenksäule hat ein Ausklink-Element. Und der Benzintank befindet sich an einem sicheren Ort: Unter der Karosserie vor der Hinterachse.

Wirtschaftlichkeit.

Den guten bis sportlichen Leistungswerten stehen ungewöhnlich niedrige Verbrauchswerte gegenüber. 7,3 l Normal-



Der Polo 40 PS.



Der Polo L 40 PS.



Neu: Der Polo S 50 PS.



Neu: Der Polo LS 50 PS.



Neu: Der Polo LS 60 PS.



Neu: Der Polo GLS 50 PS.



Neu: Der Polo GLS 60 PS.

benzin nach DIN auf 100 km für die 40 PS-Version.

7,6 l Normal für die 50 PS-Version. Und 7,3 l Super für die 60 PS-Version.

Der Ölwechsel ist nur zweimal im Jahr oder alle 7.500 km fällig. Und die Wartung sogar nur einmal im Jahr oder alle 15.000 km. Außerdem fährt der Polo in der günstigsten Versicherungs-Kasko-Klasse, die es gibt: HUK-Typ-Klasse 11.

Innenraum.

Der Polo ist außen nur drei Meter fünfzig lang. So daß er sich mit leichter Hand einparken läßt. Innen jedoch ist er alles andere als ein Kleinwagen. Seine Sitzraumfläche beträgt 2,32 m². Das ist mehr als der Klassendurchschnitt und bedeutet: Reichlich Platz für die Familie.

Gepäckraum.

Hinter der großen Heckklappe verbirgt sich der Gepäckraum mit 285 l Fassungsvermögen. Bei umgelegter Rücksitzbank erhöht sich das Angebot auf 900 l. Es läßt sich mehr unterbringen, als man vermutet.

Komfort.

Schon beim N-Modell (mit 40 oder 50 PS-Motor) gehören Automaticgurte, Kopfstützen vorn und Gasfeder mit Einrastung für die Heckklappe zur Serienausstattung.

Beim L-Modell kommt dazu noch:

Scheibenwischer-Intervallschaltung, Beifahrersonnenblende, Ablage auf der Beifahrerseite, Liegesitzeinrichtung für den Beifahrer, Teppich-Bodenbelag und bessere Sitzbezüge. (Die Ausstattung gibt es mit einem 40, 50 oder 60 PS-Motor.)

Den meisten Luxus bietet jedoch das GLS-Modell. Denn es hat alles, was das L-Modell hat. Und noch einiges mehr:

Tageskilometerzähler, Kühlwassertemperatur-Anzeige, Zeituhr, Zigarren-Anzünder, Beleuchtung für Heizung, Lüftung und Ascher.

Fahrersonnenblende ist seitlich schwenkbar, Make-up-Spiegel in der Beifahrersonnenblende, Fondascher, Sitzbezüge in bester Qualität, Lehnenblenden, Parklichtschaltung, abblendbarer Innenspiegel und ein zweistufiges Frischluftgebläse. (Diese

Ausstattung gibt es mit einem 50 oder 60 PS-Motor.)



Kurz und gut. Polo.

Das neue Polo Programm. Falls Ihnen bei der Konkurrenz etwas spanisch vorkommt.



Kleiner Mercedes 200—280 E



VW Golf GTI



Audi 100



BMW-Coupé 630 CS/633 CSi



Opel Ascona



Ford Fiesta



Porsche 924

Alle deutschen Autos

Marken und Modelle, Preise und Daten.

Von Helmut Luckner

Die Lieferfristen für deutsche Autos sind zum Teil auf zwei Jahre angewachsen. Ein neuer Verkaufsrekord auf dem deutschen Markt scheint unvermeidbar. Optimisten rechnen 1976 mit 2,3 Millionen Neuzulassungen – 150 000 mehr als im Rekordjahr 1971.

Die deutschen Hersteller schneiden sich aus der üppiger gewordenen Torte auch noch größere Stücke heraus: Der Zulassungs-Anteil der Importwagen ist von 25,2 Prozent im Jahr 1971 auf heute 22,1 Prozent zurückgegangen.

Besonnene mahnen, an das Ende des Schlafraffenland-Daseins zu denken: Im Juli – erstmals in diesem Jahr – gab es weniger Neuzulassungen als im Vergleichsmonat des Vorjahrs.

Die Verantwortlichen handeln danach: Zusätzliche Kapazität schaffte nur Ford für den Fiesta. Porsche mit dem 924 und bald auch Daimler-Benz mit einem Kombi-Modell bauen lieber zur Miete – auf den nicht ausgelasteten Bändern von Audi NSU in Neckarsulm.

Die Käufer dürfen erwarten, daß die gut wie selten zuvor verdienenden Firmen im Wohlstand pflegen, was ihren Ruf und Vorsprung gegenüber vielen Konkurrenten ausmacht: die Qualität. Sie ist der Wohlstandsspeck, von dem sich in schlechten Zeiten zehren läßt. ➤

Audi 100

Der wirtschaftliche Große

In so entscheidenden Belangen wie Raumangebot, Komfort und Fahrleistungen kann sich der neue Audi 100 mit allen großen Mittelklasse-Limousinen messen. In der Wirtschaftlichkeit schlägt er die meisten Konkurrenten durch extrem niedriges Eigengewicht und sehr günstige Aerodynamik aus dem Feld. Der Audi 100 wird mit drei Motoren – 1,6 und 2,0 Liter-Vierzylinder, 2,2 Liter-Fünfzylinder – und ab Frühjahr mit einer zusätzlichen Schrägheck-Karosserie angeboten.



BMW 630/633

Der sportliche Elegante

Coupés haben bei BMW stets einen besonders hohen Stellenwert. Bei den neuen, auf der Basis der Fünfer-Reihe entwickelten Modellen 630 CS (185 PS) und 633 CSi (200 PS) bietet BMW Coupé-Sportlichkeit betont dezent: Großzügiges Platzangebot auf den Vordersitzen, für Coupé-Verhältnisse auch auf den Fond-Plätzen und im Kofferraum, läßt die Neuen fast familientauglich erscheinen. Beim 630 CS betont die Fahrwerksauslegung mit weich abgestimmten Dämpfern den Komfort-Charakter, straffere Dämpfer im 633 CSi tragen dessen höheren Fahrleistungen Rechnung.







Ford Fiesta

Der große Kleine

Einen Mini für die Welt hat Ford gebaut und zwei Milliarden Mark in den Fronttriebler investiert, von dem künftig alljährlich 500 000 Stück produziert werden sollen. Das Ergebnis: Obwohl nur 3,6 Meter lang, wirkt der Fiesta wie ein erwachsenes Auto. Dünne Sitzlehnen schaffen vor allem im Fond ein Platzangebot, wie es nicht in jedem Mini zu finden ist. Große Fensterflächen und dünne Dachpfosten kommen der Übersichtlichkeit zugute. Das Motorenprogramm reicht vom 40 PS-Einliter bis zum 53 PS starken Elfhunderter, der den großen Kleinen runde 150 km/h schnell macht.

Mercedes 200/280

Der kleine Große

Daimler-Benz-Stylisten arbeiten mit kleinen Unterschieden: Die neue kleine Mercedes-Baureihe hat unverkennbar Stilelemente der größeren S-Klasse übernommen, weicht vom Vorgänger aber nur so dezent ab, daß dieser noch ein ganzes Jahr lang neben dem Neuling gebaut und verkauft werden kann. In Länge und Breite ist das neue Modell geringfügig gewachsen, die Innenmaße änderten sich kaum. Neun Motoren-Varianten werden angeboten: vom 55 PS-Zweiliter-Diesel bis zum 177 PS starken 2,8 Liter-Sechszylinder. Ein Motor ist neu: der 129 PS leistende 2,5 Liter-Sechszylinder.





Opel Ascona **Der erfolgreiche** **Zuverlässige**

Das erfolgreichste Opel-Auto auf dem deutschen Markt wird dem Slogan der Werber gerecht wie selten ein anderes: Der Ascona, in der Bundesrepublik meistgekaufter Wagen aus dem Rüsselsheimer Programm, hatte im auto motor und sport-Dauertest über 50 000 Kilometer keinen einzigen außerplanmäßigen Werkstattaufenthalt. Er erwies sich in den Wartungskosten billig wie noch kaum ein Auto der Mittelklasse vor ihm. Auch der Preis ab 10 500 Mark wird bei heutigem Autopreis-Standard kaum von einem gleichwertigen Konkurrenten unterboten.

Porsche 924 **Der sparsame** **Sportliche**

Die Karosserie ist Originalform Porsche. Eine Vielzahl von Aggregaten unter dem Blech wurde dem reichhaltigen VW/Audi NSU-Baukasten entnommen. Das Ergebnis ist ein 2+2-Sportcoupé, das dank seiner windschlüpfigen Karosserie trotz bescheidenen PS-Angebots über 200 km/h schnell und dabei auch noch verblüffend sparsam ist. Selbst bei Nutzung der vollen Leistung übersteigt der Verbrauch kaum 12 L/100 km, bei gelassener Fahrweise bleibt der Konsum unter der Zehn-Liter-Marke.







VW Golf GTI

Der leichte Starke

Man muß schon genau hinschauen, um im VW Golf GTI ein starkes Stück zu erkennen: dezent verbreiterte Kotflügel, darunter 175er Reifen, ein Bugspoiler und ein feiner roter Streifen um den Grill, in dem ein mattschwarzes VW-Zeichen einem silbernen „GTI“ die Repräsentation überläßt. Funktionalität und Understatement auch im Inneren, wo gut geschnittene Sportsitze die wichtigste Aufwertung bedeuten. Mit 185 km/h Spitze und einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,4 Sekunden nähert sich der 110 PS Einspritz-Golf dem Sportwagenbereich, kann sich andererseits aber auch mit 8,5 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer bescheiden. Dieser VW ist für viele der echte Nachfolger des kleinen BMW.

Auf den nächsten Seiten:
Die Marken und ihre
Programme,
Preise und
technische
Daten.





Der Audi 50 soll nicht sterben

Die Zielrichtung für Audi NSU ist klar abgesteckt: In Ingolstadt sollen künftig die Komfortautos des VW-Konzerns gebaut werden. Deshalb fährt Entwicklungschef Ferdinand Piëch als Privatwagen grundsätzlich die teuersten Amerikaner: „In denen finde ich die neuesten Extras.“

Der neue Audi 100, vielerorts schon vor Erscheinen zum kleinen Mercedes hochgelobt, ist ein wichtiger Schritt in der neuen Modellstrategie: Die geräumige und große Limousine soll sich zum ersten Chauffeurwagen des Konzerns entwickeln. „Einen kleinen Dienstanzug“ sieht Audi NSU-Vorstand Ferdinand Piëch in dem jüngsten Produkt der Ingolstädter Entwickler – im Gegensatz zum Dienstwagen mit Stern, der um einige hundert Kilo schwerer, einige tausend Mark teurer, einige Liter pro 100 Kilometer durstiger ist.

Daß gleichzeitig für den Audi 100 ein 2,1 Liter-Dieselmotor (ca. 70 PS) im Entstehen ist, spricht nicht gegen die Berufung des Wagens zum Edelstoff: Mit einem Diesel-Fünfzylinder wird der Audi 100 denselben Rivalen antreffen wie in der Dienstwagen-Hierarchie – Mercedes.

Und der Diesel muß auch nicht für alle Zeiten mit dem Makel des Nagelns im Kaltlauf, der schlechten Starteigenschaften und des Vorglühens behaftet sein. Um bei Bedarf Mitte der achtziger Jahre gerüstet zu sein, forschen Audi NSU-Motorenbauer nach Wegen, dem Selbstzünder seine Unarten auszutreiben, ihn dadurch Komfortklasse-tauglich und womöglich noch sparsamer zu machen.

Geteiltter Meinung sind die VW- und Audi NSU-Strategen über das Schicksal des Audi 50. Während die einen ausschließlich Polos verkaufen wollen und die VW-Version des Konzern-Minis deshalb künftig auch mit allen bis-



Audi 80



Audi 50 GL



Ro 80



Audi 100

Der Mann braucht Socken



und zwar Socken, die oben bleiben und nicht faltenreich auf der Fessel hängen. Falke hat solche Socken. Man erkennt sie paradoxerweise daran, daß sie keinen Gummirand haben.

falke sitzt Socken die nicht rutschen

haben ihre Elastizität eben nicht nur oben im Rand, sondern im ganzen Schaft. (Sie wissen, der Teil, der oben aus den Schuhen herausguckt.) Dadurch halten sich die Socken an der Fessel fest und nicht mehr an den abschüssigen Waden, die nach unten immer schlanker werden.

Ganz einfach. Der seltsame Strumpf, der deshalb oben bleibt, weil er keinen Rand hat, heißt „sitzt“.

Merke: Der „sitzt“ heißt „sitzt“, weil er stets oben sitzt.

Falke's „sitzt“ gibt es in allen guten Fachgeschäften und in den Fachabteilungen der Warenhäuser.

Franz Falke-Rohen GmbH
5948 Schmallenberg
Postfach 1109

falke

Strümpfe zum Wohlfühlen

her dem Audi 50 vorbehaltenen Attributen garnieren, können die Ingolstädter auf Audi 50-Verkaufszahlen verweisen, die – beispielsweise im Juli – den Polo-Zahlen nur wenig nachstehen.



Imagepflege durch Rennsport

Vom betont sportlichen Charakter, der ihren Ruf begründete, sind die Autos der Bayerischen Motoren Werke innerhalb weniger Jahre konsequent abgerückt. Nicht zum Nachteil des Geschäftsgangs.

Dennoch ist der Sport-Sektor auch heute noch für BMW ein Gebiet, auf dem das Ansehen der Marke gepflegt wird. Ein halbes Jahr lang hatte die BMW Motorsport GmbH (Leiter Jochen Neerpasch) 1975 mit einem Werksteam und den großen Coupés auf amerikanischen Rennpisten Image-Werbung betrieben. Zweilitermotoren von BMW beherrschen seit zwei Jahren die Formel 2.

Um so ärgerlicher muß es für die Münchner sein, derzeit kein Sportgerät für Werkseinsätze zu haben. Das soll im nächsten Jahr anders werden: Dann wird ein Mittelmotor-Coupé, speziell für den Renneinsatz entwickelt und bei Lamborghini im Auftrag gebaut, BMW in der Marken-Weltmeisterschaft vertreten.

400 Stück müssen von diesem Coupé innerhalb von zwei Jahren gebaut werden. Ein erheblicher Teil davon wird zu Preisen, die in der Gegend der teuersten deutschen Autos (Mercedes 450 SEL 6.9 und Porsche turbo) liegen werden, an Privatkunden verkauft werden müssen.

Hochgesteckte Ziele hat BMW vorerst zurückgestellt: Die neuen Modelle werden zunächst nicht mit einem Zwölfzylindermotor (fünf Liter, 250 bis 280 PS), sondern mit den bewährten Sechszyl-



BMW 528



BMW 1502



BMW 3.0 Si



BMW 316



BMW 320 i



BMW 633 CSI

Es ist ein kleiner Unterschied, ob man Ihnen Zubehör nur verkauft. Oder auch einbaut.



Autozubehör können Sie eigentlich überall kaufen. Und wenn Sie sich auf bekannte Marken-Hersteller verlassen, werden Sie sicher nicht schlecht bedient sein. Doch wie bauen Sie Ihr Zubehör ein? Wagen Sie sich selbst daran, oder fahren Sie in eine Werkstatt?

Kommen Sie zu Shell Stationen. Dort verkauft man Ihnen nicht nur Zubehör, sondern baut es auch gleich fachmännisch ein.

So können Sie sich sofort über Ihre neuen Nebelscheinwerfer oder die Halogenstrahler freuen. Das neue Radio auf dem Heimweg ausprobieren. Die neuen Gurte anlegen und mit mehr Sicherheit fahren.

Unterhalten Sie sich doch einfach mal mit einem Auto-Profi von Shell. Er zeigt Ihnen gern sein großes Angebot von Autozubehör. Es handelt sich ausschließlich um Zubehör großer Hersteller, das sich in Praxis und Tests bei Herstellern und neutralen Instituten bewährt hat.

Wir bemühen uns um den kleinen Unterschied. Auch an Ihrer Shell Tankstelle.



Shell.
**Auch im Kleinen
groß.**

lindern ausgerüstet. Und ein Formel 1-Projekt, das noch im Herbst letzten Jahres spruchreif schien, wurde verworfen: Vertriebschef Hans-Erdmann Schönbeck will lieber komplette BMW-Autos rennen sehen als nur Motoren.



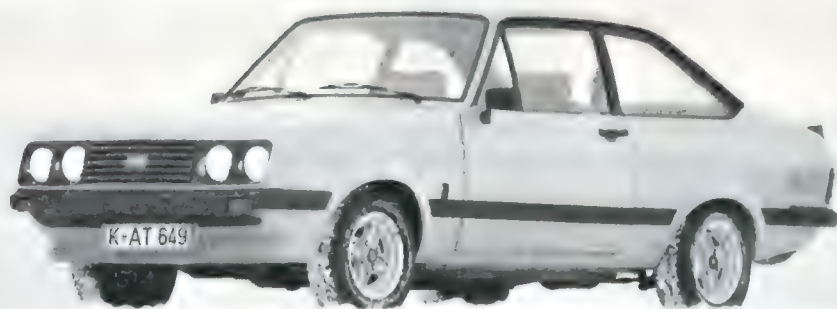
Ford Fiesta- das teuerste Auto der Welt

Also sprach der ehemalige Ford-Generaldirektor Robert A. Lutz, als er noch das Sagen in Köln hatte: „Kaum eine Firma kann sich's heute leisten, ein Auto von Grund auf neu zu entwickeln. Neue Modelle werden künftig mehr oder weniger tiefgreifende Änderungen an vorhandenen Autos.“

Ford hatte zu diesem Zeitpunkt einen renovierten, zunächst auch recht erfolgreichen Escort auf den Markt gebracht, hatte mit bescheidenen kosmetischen Mitteln eine kränkelnde Consul/Granada-Reihe zum durchaus zu Recht meistverkauften deutschen Sechszylinder-Auto hochstilisiert. Und Ford hatte den Taunus mit so akurater Sparsamkeit erneuert, daß sogar die Pressen für die alten Türen noch paßten. Dennoch wurde der Taunus vom Publikum so sehr als neues Modell akzeptiert, daß er im Juli 1976 – erstmals – in der Zahl der Neuzulassungen vor VW Golf und Opel Ascona rangierte.

All diese geschäftlich höchst erfolgreichen Restaurationen bestehender Modelle haben zusammen nicht ein Viertel der Summe gekostet, die Ford in Entwicklung und Produktionsstätten für den neuen Welt-Mini Fiesta gesteckt hat: Zwei Milliarden Mark betrug die gesamten Investitionen. Da kaum noch ein Hersteller bereit ist, seine Kapazitäten zu erweitern, dürfte der Fiesta auf absehbare Zeit das teuerste Auto deutscher Herkunft, wahrscheinlich der Welt sein.

Und schon beim nächsten Modellwechsel wird auch Ford wieder nach der preiswerten, dennoch aber erfolg-



Escort RS 2000



Escort 1300



Taunus 2.3 Ghia



Fiesta



Granada GLS Turnier 2.6



Capri 3.0 S

PALL MALL American Blend
ist in der ganzen Welt berühmt
geworden durch ihre charaktervolle
Mischung aus Virginia, Burley
und Orient.
Neuer Preis: 20 Stück DM 2,40
im Tabak-Fachhandel.



84 mm Tabakgeschmack
PALL MALL - filterfrei
Länger im Tabak. Größer im Geschmack.

Kondensat 29 mg Nikotin 1,7 mg
(Durchschnittswerte nach DIN)

reichen Methode verfahren: Wenn zum Jahresbeginn 1977 der Nachfolger des jetzigen Granada auf den Markt kommt, dann wird dieser sich nicht gravierender vom Vorgänger unterscheiden als Escort und Taunus.



Daimler-Diesel gesellschaftsfähig

Daimler-Benz hat es geschafft: Dieselfahren gilt in den USA als chic. Seit auch Millionär Nelson Rockefeller einen 300 D bewegt, seit der fünfzylindrige Diesel in USA-Ausführung – mit Klimaanlage und Schiebedach, Automatikgetriebe, elektrischen Fensterhebern und Radio – 14 057 Dollar und damit mehr als ein Cadillac Seville kostet, ist der Diesel bei den Amerikanern gesellschaftsfähig.

Um gleiches auch hierzulande zu erreichen und gesellschaftlichen Aufsteigern Marken- und Dieseltreue zu erleichtern, wird – vermutlich spätestens 1978 – auch die S-Klasse mit Dieselaggregat angeboten: Der 80 PS starke Fünfzylinder soll in S-Version mit Turbolader auf etwa 120 PS kommen.

Aber auch für Minderheiten hat Daimler-Benz in seinen Zukunftsplänen Platz: Auf der Basis der kleinen Baureihe soll ab Frühjahr 1977 ein Coupé auf den Markt kommen, dessen Start schon mehrmals verschoben wurde. Die verwendeten Sechszylindermotoren entstammen der bekannten Palette.

In kleinerer Serie und voraussichtlich auf den Bändern von Audi NSU in Neckarsulm wird Daimler-Benz auch weitere Sonderversionen in Umlauf bringen:

- Ab Herbst 1977 sollte ein Kombi auf der Basis der kleinen Baureihe mit fast allen dort angebotenen Motoren auf dem Markt sein.
- Vermutlich 1978 soll ein allradgetriebener Jeep Premiere feiern. Er



Mercedes 280 E



Mercedes 350 SLC



Mercedes 200



Mercedes 450 SEL 6.9



Mercedes 350 SE



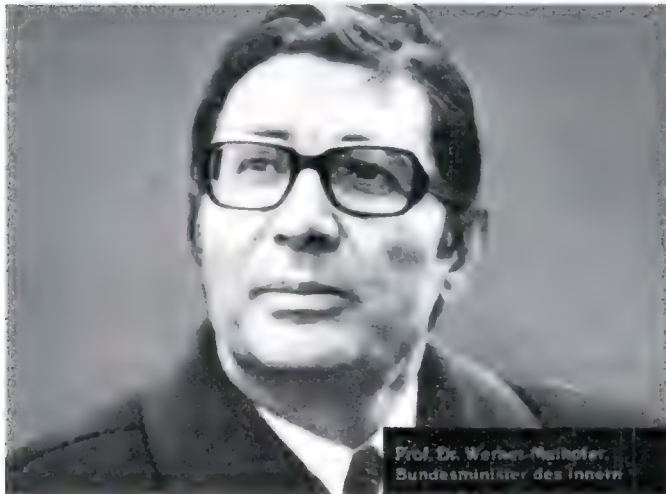
Mercedes 280 SL



Hans-Dietrich Genscher,
Bundesminister des Auswärtigen,
Bundesvorsitzender der F.D.P.



Dr. Hans Friderichs,
Bundesminister für Wirtschaft



Prof. Dr. Werner Heister,
Bundesminister des Innern



Josef Ertl,
Bundesminister für Ernährung,
Landwirtschaft und Forsten

Die vier, auf die es weiter ankommt.

Seit sieben Jahren prägen die Liberalen die Politik in unserem Staat. Keine wichtige Entscheidung ohne ihre Denkarbeit und Durchsetzungskraft. Die Leistung der vier Bundesminister der F.D.P. wird allgemein hoch eingeschätzt und anerkannt.

Aber das reicht nicht. Wenn Sie wollen, daß diese Vier weitermachen, dann müssen Sie dazu selbst einen Beitrag leisten. Mit Ihrer Stimme für die F.D.P.

Leistung wählen.

F.D.P.
Die Liberalen

Das neue Format. Ford Fiesta.



Das äußere Format.

Die im Windkanal entwickelte Abrißkante am Dachabschluß verbessert die Aerodynamik und hilft so Benzin sparen.

Auf Wunsch gibt es gegen Mehrpreis ein durchsichtiges Panoramadach, hinten aufstellbar und abnehmbar.

Die Verbundglas-Frontscheibe erhält auch nach Beschädigungen die Sicht.

Die großen Fensterflächen geben innen mehr Licht und nach außen mehr Sicht.

Die Heckscheibe ist serienmäßig heizbar, damit es Ihnen nie an Rücksicht fehlt.

Die nach vorn öffnende Motorhaube arretiert von selbst.

Rechteckige Breitbandscheinwerfer leuchten die Straße nachts optimal aus.

Das neuartige Lamellengrill leitet den Luftstrom so, daß bei hoher Geschwindigkeit die Aerodynamik des Autos verbessert wird.

Der Frontspoiler verringert bei schneller Fahrt die Auftriebskräfte an der Vorderachse. Erfolg: hohe Richtungsstabilität.

Das Breitspurfahrwerk in Verbindung mit den langlebigen Stahlgürtelreifen 145 SR 12 ist eine solide Grundlage für Ihre Sicherheit.

Die Tür-Außengriffe sind versenkt angebracht.

Die niedrige Beladehöhe macht den Ford Fiesta leicht zugänglich.

Die große Heckschwinge hat eine beidseitige Gasfeder-Unterstützung.

Das innere Format.

Kühlwasser, Bremsflüssigkeit, Batterie und die Scheibenwaschanlage sind leicht zu kontrollieren, weil man den Flüssigkeitsstand sehen kann.

Die Scheibenwischer haben zwei Geschwindigkeiten.

Der variable Gepäckraum faßt von 300 bis 1205 Liter (bei umgeklappter Rücksitzlehne).

Im separaten Extra-Fach können Sie Dinge verschwinden lassen, die nicht jeder von außen sehen soll.

Das Diagonal-Zweikreis-Bremssystem gibt Ihnen doppelte Sicherheit. Jeder Bremskreis wirkt unabhängig vom anderen.

Die spurkonstante Hinterachse mit Bremsreaktions-abstützenden Dämpferbeinstreben und Panhardstab garantiert neutrales Fahrverhalten.

Der Benzintank sitzt an der sichersten Stelle – vor der Hinterachse. Inhalt: 34 Liter. Verbrauch: nur 6,8 Liter Normalbenzin nach DIN bei 40 PS.

Die Scheibenbremsen vorn und die Trommelbremsen hinten stellen sich selbst nach. Die Bremsbeläge sind ohne Radabnehmen kontrollierbar.

Der negative Lenkrollradius ist bei Frontantrieb eine optimale Konstruktion, um spursicheres Bremsen bei unterschiedlichen Straßenverhältnissen zu garantieren.

Das Kühlsystem hat einen Dauerfrostschutz bis minus 37°.

Den Motor gibt es in 3 Leistungsstufen: 40 und 45 PS aus jeweils 935 cm³ und 53 PS aus 1087 cm³.

Der quer zur Fahrtrichtung eingebaute Motor und der Frontantrieb schaffen die Voraussetzungen für größtmögliche Raumaussnutzung.

Mit dem neuen Fiesta präsentiert Ford Köln die jüngste Entwicklung in der Kompakt-Klasse. Durch konsequente Ausnutzung der konstruktiven und formalen Möglichkeiten bietet der Ford Fiesta ein Optimum an Raumaussnutzung, sicheren Fahreigenschaften und ein bisher unbekanntes Maß an Wartungsfreundlichkeit. Dazu kommt die serien-

mäßige Ausstattung mit den Sicherheitsmerkmalen nach der Kölner Konzeption. Erstmals zu diesem Preis. Ein Gewinn ist auch das Angebot von 4 Modellen und 3 Leistungsstufen (40, 45 und 53 PS).

(Unverbindliche Preisempfehlung für das Grundmodell ab Werk)

DM 8.440.-

Klasse statt Masse.



wurde in Zusammenarbeit mit Steyr-Puch entwickelt und soll vor allem in der dritten Welt, aber auch in militärischen Kreisen Anklang finden. Aber auch Range Rover-Freunde sollen in ihm eine Alternative finden.



Gewinn in der Mitte

Wenn die Adam Opel AG an die amerikanische Mutter General Motors alljährlich Hunderte von Millionen Mark Gewinn überweisen und sich zusammen mit VW in der deutschen Zulassungsstatistik an der Spitze behaupten kann, dann hat dies zwei Gründe: Mutter GM ließ die Rüsselsheimer Tochter seit jeher antiautoritärer gewähren als beispielsweise Ford die Kölner Filiale – und Opel hat im stückzahlträchtigen mittleren Bereich des heute üblichen Modellspektrums seit Jahren unkomplizierte, zuverlässige Autos nach deutschem Geschmack angeboten.

Kadett/Ascona/Rekord sind problemlose Gewinnbringer für Opel. Mit der grassierenden Mini-Welle und den repräsentativen Großen dagegen haben die deutschen GM-Statthalter ihre Not: Ein Opel-Zwerg mit Frontantrieb und Heckklappe ist in Arbeit, wird jedoch kaum vor 1978 serienreif sein. Und bis dahin wird sich neben VW Polo/Audi 50/Golf auch der Ford Fiesta sein Terrain abgesteckt haben.

Noch länger wird es dauern, bis Opel in der Repräsentationsklasse mit Neuem aufwartet. Das Commodore-Derivat des im Sommer 1977 erwarteten neuen Rekord soll zunächst – anstelle des alternden Admiral – Flaggschiff der Rüsselsheimer Flotte werden.

In den USA aber sind die Techniker schon am Werk, einen neuen Spitzen-Opel zu entwickeln: Mit Frontmotor und Frontantrieb. Denn die Meinung, diese Konzeption habe ihre Grenzen bei einem Wagengewicht von etwa 1200 Kilo und einer Motorleistung von etwa



City Kadett



Kadett Aero



Rekord 2000



Ascona 1,6 S



Admiral 5,4



Manta 1,6

»Der »Georg« von Metabo ist ein Winkelschleifer und typisch schwäbisch.

Der schafft ebbes wegg.«

Wenn die Schwaben ebbes wegschaffe, dann schaffen sie nicht nur was beiseite, sondern au oheimlich viel.

Der Winkelschleifer »Georg« isch so oiner.

»Georg«, der zu den **neuen Metabo Dynamic Motorgeräten** gehört, kann Schweißnähte verputzen und Kanten entgraten. Dabei kommt er in den kleinsten Winkel.

Mit dem Schleifteller und den entsprechenden Fiber-Schleifblättern entfernt er z.B. alten Karosserielack. Oder er holt die Farbe von Türrahmen, Fensterrahmen und Gartenzäunen runter.

Mit der Drahtbürste sorgt er beim Entrosten für eine saubere Oberfläche, damit die neue Grundierung ordentlich hält.

Mit dem Schleiftopf kann er Werkzeug schärfen.

Aber »Georg« schafft noch mehr: Mit seiner **Trenntiefe von 22 mm** und den Metabo Flexiamant Super Trennscheiben schneidet er z. B. Fliesen oder anderes Keramik- und Baumaterial.

Das sind die neuen Metabo Dynamic Motorgeräte:

»Max« von Metabo, die neue Handkreissäge mit Metabo S-automatic Sicherheitskupplung.

»Paul« von Metabo, der neue Zweigang-Schlagbohrer.



»Alfred« von Metabo, der neue hochtourige Sander.

»Walter« von Metabo, die neue Stichsäge.

Wenn Sie bis hierher gelesen haben, dann interessiert Sie vielleicht auch das: **400-Watt-Motor, 10 000 U/min, 1,8 Kilo, DIN 66 069, VDE 0740, Schutzisolation, 198,- Mark** (unverbindliche Preisempfehlung).

»Georg« gibt's beim Fachhändler. Einen Prospekt von uns. Schicken Sie einfach ein Postkärtle, Stichwort »Dynamic«.

Metabowerke KG, Postfach 229, 7440 Nürtingen.

 **Metabo**
Männer haben Metabo



**Wir haben
sicheres
Porsche fahren
noch sicherer
gemacht**



SIGLA® As 15 Die neue Frontscheibe

Tests mit Verbund-Sicherheits scheiben haben bewiesen: Je geringer die Glasstärke der inneren Scheibe, umso sicherer ist der Autofahrer vor Schnittverletzungen.

Darum ist Sigla As 15 im Aufbau asymmetrisch. Die Innenscheibe nur noch 1,5 mm stark, die Außenscheibe wie bisher 2,8 mm.

Sigla As 15 bringt mehr Sicherheit, ist weniger schwer und kostet nicht mehr als andere gute Sicherheits scheiben auch.

Sprechen Sie mal mit Ihrem Autohändler darüber.

**SIGLA® As 15 – die
größere Sicherheit**



Perfekte Glassysteme
mit der ganzen Erfahrung
der Flachglas AG

FLACHGLAS AG DELOG-DETAG
Postfach 699 · 4650 Gelsenkirchen

130 PS, akzeptiert heute niemand mehr. Die Fronttriebler mit 180 bis 200 PS und zwei Tonnen Eigengewicht sind in Sichtweite. Im GM-Konzern nichts neues: Der Oldsmobile Toronado hat Frontantrieb, einen 218 PS-V8 und 2160 Kilo.



Rekordproduktion mehr als verdoppelt

Im Boomjahr 1973 baute Porsche 15 415 Autos. 1976 sieht die Planung den Stapellauf von 36 000 Wagen vor. Grund für die Produktionssteigerung auf mehr als das Doppelte: Erstmals in der Firmengeschichte baut Porsche zwei Modellreihen zu gleicher Zeit – neben dem 911er in all seinen Spielarten auch den 924.

Ein VW hatte es werden sollen, und Wolfsburg zahlte für die serienreife Entwicklung des 924 etwa 120 Millionen Mark. Dann wurde aus Verlegenheit, weil ein Sportwagen nicht in die unter Schmücker neu entworfene VW-Modellstrategie paßte, ein Porsche draus. Zweifel daran, ob der neue auch ein echter Porsche sei, zerstreuen die Macher mittelfristig: „Warten Sie bis 1978, dann ...“

Aus dem 924 wird vermutlich auch dann kein 925 geworden sein, weil für einen Fünfzylinder-Motor, wie ihn gleichzeitig mit der 924-Entwicklung Porsche-Teilhaber Ferdinand Piëch für Audi NSU in Arbeit hatte, kein Platz im Vorderwagen ist.

Anno 1978 aber wird es mit Sicherheit einen anderen neuen Porsche geben: den Achtzylinder-928, dessen Premiere für den Spätherbst 1977 geplant ist.

Wie gut Porsche derzeit im Rennen liegt, das ist weitgehend von den Verkaufszahlen in der Bundesrepublik und in den USA abzulesen. Für den Inlandsmarkt werden derzeit 911er geordert, die im Januar 1977 ausgeliefert wer-





Porsche 924



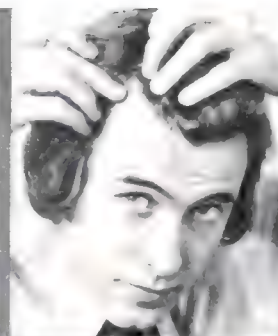
Porsche Carrera 3.0 targa



Porsche turbo



So schön es ist, daß man heute die Haare länger tragen und in die Stirn kämmen kann...



...so hat es doch einen Nachteil: Beginnender Haarausfall wird dabei leicht übersehen.

Haarausfall beginnt immer ganz harmlos.

In den meisten Fällen ist Haarausfall die Folge von Ernährungsstörungen in der Kopfhaut, die sich im Anfangsstadium kaum feststellen lassen. Diese Störungen bringen die Lebenskraft der Haarorgane in einem langsam fortschreitenden Prozeß zum Erliegen.

Dieser Prozeß wird durch die tägliche Zufuhr der biologischen Haarnahrung NEO-Silvikrin aufgehalten.

Die Wirkstoffe des Präparates gelangen in das Gewebe der Kopfhaut, das die Haarkeime umgibt.

Dank dem nur in NEO-Silvikrin enthaltenen Zellaktivator „TMX“ werden die Haarzellen befähigt, wieder mehr

Nährstoffe aufzunehmen, eigene Energien zu entwickeln und den Rhythmus der Zellteilung zu normalisieren.

Hierdurch können kümmernde und erschöpfte Haarwurzeln sich wieder langsam erholen.

Die noch lebensfähigen Haarwurzeln erhalten neue Wachstumsimpulse. Sie bilden als erstes Zeichen der Regeneration feine Flaumhaare, die nach und nach die schütter gewordenen Stellen der Kopfhaut bedecken. Das Haar wird dichter und kräftiger.

NEO-Silvikrin befreit die Kopfhaut von Schuppen und beugt durch seinen antibakteriellen Effekt der Bildung neuer Schuppen vor.

NEO-Silvikrin muß täglich mindestens 1mal angewendet werden.



Jeder Tropfen NEO-Silvikrin hat die Kraft, Hunderte von haarbildenden Zellen zu aktivieren.



Das Silvikrin-Programm:
NEO-Silvikrin-Konzentrat
Silvikrin Biolog. Haarwasser
Silvikrin Shampoo-med
Neu: Silvikrin Biolog.
Haar-Schaum
gibt Männerhaar Struktur
und Fülle.

76 © HAHN
Produktion Hahn & Co.



A - CA 799

Gerhard Ludwig
Innere Uferstraße 12
8900 Augsburg

AC - AY 450

Fritz Burtscheid
Dürer Straße 29
5102 Würselen

AC - AY 745

Helmut Mehl
Drosselweg 1
5190 Stolberg

AC - EU 250

Franz Josef van Horn
Feldstraße 128
5102 Würselen

AC - EW 4

Rolf Kesper
Adalbertsteinweg 59
5100 Aachen

AC - HY 611

Fred Link
Auf dem Gewinn 13
5124 Bardenberg-Pley

AC - VL 1

Stefan Althoff
Roermonder Straße 555
5100 Aachen

AC - WA 62

Jos. Boendgen
Freundenstraße 7
5100 Aachen

AN - EJ 980

Horst Freier
Haundorf 56
8801 Schnelldorf

AUR - Z 111

Herbert Zach
2971 Bangstede 74

B - T 4283

Jeserich
Am Juliusturm 37
1000 Berlin 20

B - PZ 401

Werner Leidig
Handjergstraße 46
1000 Berlin 41

B - SX 876

Klaus Diech
Badstraße 1
1000 Berlin 65

B - UX 664

Andreas Staebner
Ollenhauerstraße 9/12
1000 Berlin 51

BF - LW 7

Erwin Fels
Augustusring 14
4440 Rheine

BI - AV 294

Rolf Westermann
Am Hang 25
4806 Werther

BI - DE 290

Rudolf Sieber
Albert-Schweitzer-Straße 9a
4800 Bielefeld 1

BI - EV 163

Willy Baumann
Kreiensteheide 88
4800 Bielefeld 1

BI - EV 652

August Pallatzky
Artur-Ladebeck-Straße 208
4800 Bielefeld 14

BI - HT 207

Ernst Weyers
Ravensberger Straße 39
4800 Bielefeld

BM - AP 580

Matthias Rütt
Ehrenstraße 6
5042 Erftstadt-Gymnich

BM - LZ 22

Rolf Heinemann
Im Wohnpark 28
5159 Ahe

BN - EU 435

Gerd Kunze
Auf dem Kuck
5120 Herzogenrath

BO - UP 90

Dr. Jörg Wessely
Stemmannsfeld 22
4630 Bochum

BOG - L 93

Brigitte Niedermeier
Post Steinburg
8441 Unterbucha 78 1/2

BOR - AJ 118

Gregor Laing
Hoher Weg 60
4436 Gronau-Epe

BRV - CH 90

Ernst Burfeind
2139 Hamersen 36

BRV - DL 9

Rolf Brandt
Kurze Straße 12
2139 Sittensen

BRV - DV 61

Hermann Voges
Nr. 25
2139 Tiste

BS - EE 908

Ilse Könneke
Wurmbergstraße 8
3300 Braunschweig

BS - EH 624

E. Hasselberg
Oelsstraße 5
3300 Braunschweig

BS - EN 126

Bernhard Madelung
Schleinitzstraße 12
3300 Braunschweig

COE - PT 20

Stefan von Bronk
Am Silberknapp 7
4408 Dülmen

D - E 1043

Manfred Egbers
Am Eichelkamp 11A
4010 Hilden

D - ER 150

Jürgen Kellers
Richard-Dehmel-Straße
4006 Erkrath

D - ER 861

Bernhard Klasen
Berliner Straße 19
4030 Ratingen

D - KX 317

Kurt Bergner
Im Jagdfeld 48
4040 Neuß

D - LY 288

Rolf-Peter Kowalzig
Alt-Niederkaassel 59
4000 Düsseldorf 11

D - RL 503

Wolfgang Bailly
Hermannstraße 32
4000 Düsseldorf

DEL - DR 69

Erwin Froese
Syker Straße 42
2870 Delmenhorst

DN - CE 751

Hermann-Josef Heyden
Waldstraße 14
5162 Niederzier 6

DO - CJ 148

Max Thoms
Langobardenstraße 37
4600 Dortmund 30

DO - CJ 993

Margot Leifert
Tiefemark 20
4600 Dortmund 41

DO - CM 551

Winfried Koch
Brücherhofstraße 61
4600 Dortmund 30

DO - JN 9

Werner Müller
Ringofenstraße 36
4600 Dortmund 41

DO - KA 10

Jürgen Antenbrink
Am Beisenufer 12
4600 Dortmund 50

DO - LV 189

Lothar Fehser
Nauenstraße 19
4600 Dortmund 12

DO - MM 135

Ernst-Günter Leifert
Hochofenstraße 1
4600 Dortmund 30

DO - MR 583

Marianne Antor
Frühlingsstraße 1
4600 Dortmund 30

DO - PE 605

Heinz Otto
Kurzer Morgen 7
4600 Dortmund 30

DO - Y 313

Christel Schweizer
Brücherhofstraße 61
4600 Dortmund 30

DT - DA 817

Heinz Burre
Sylbacher Straße 223a
4902 Bad Salzungen

DT - DC 14

Karl Heinz Korte
Finkenweg 1
4902 Bad Salzungen

DT - DT 858

Manfred Kaulen
Dürerstraße 24
4937 Lage

DT - WY 89

Gustav Reineke
Schwanthaler Straße 44
4937 Lage-Waddenhausen

E - IC 447

Claus Schalz
Hitzbleek 8
4300 Essen

E - KD 455

Franz-Josef Becker
Ackerstraße 69
4300 Essen 1

ER - NX 9

Waltraud Richter
Tennenloher Straße 51
8520 Erlangen

ES - PA 955

Michael Mäschke
Im Feuerhaupt 20
7024 Filderstadt 3

FFB - CA 79

Carminie Aurigemma
Maximilianstraße 6
8034 Gernering

FFB - H 366

Franz Harter
Bürgerm.-Ebert-Straße 7
8080 Fürstenfeldbruck

FFB - KA 72

Georg Roth jr.
Leonhardsplatz 3
8080 Fürstenfeldbruck

FFB - Y 873

Herbert Rottmoser
Dorfstraße 41
8031 Puchheim

FFB - XD 44

Ernst Herrmann
Mörckingsstraße 12
8080 Fürstenfeldbruck

FS - DS 745

Alfred Dobler
Schönmetzlerstraße 33
8050 Freising

FFB - WN 91

Friedrich Sennebogen
Frühlingsstraße 17
8031 Eichenau

FÜ - PH 39

Lilo Wittig
Kulmbacher Straße 4a
8501 Altenberg

ED - AN 66

Adam Nömeier
Hauptstraße 1
8252 Taufkirchen/Vils

FÜS - C 121

Georg Rosinger
Mitteldorf 27
8959 Schwangau

FÜS - C 611

Brigitte Adam
Brunnengasse 3
8958 Füssen

FÜS - C 911

Alfred Raab
Weidachweg 6
8958 Füssen

FÜS - W 525

Hans Becker
Hohenstaufenstraße 24
8958 Füssen

FÜS - Z 524

Theodor Adam
Dierlingstraße 14
8958 Füssen

GE - AP 937

Siegfried Chwierley
Margaretstraße 33
4650 Gelsenkirchen

GE - CU 781

Karl-Heinz Steiner
Im Lörenkamp 22
4650 Gelsenkirchen

GRI - S 149

Todor Sabev
Adolf-Vaelti-Straße 18
8399 Neuberg a/Inn

GS - N 197

Jürgen Groer
Am Ohebach 4
3387 Vienenburg 4

GT - CJ 912

Gerd Sirges
Westheider Weg 40
4804 Versmold

GT - CY 466

Christel Buschmann
Hermannstraße 11
4806 Werther

H - DH 164

Wlfrid Leesemann
Hackethalstraße 37
3000 Hannover

H - J 838

Barbara Deitenbeck
Sonnenweg 15
3002 Wedemark 2

H - S 3810

Kurt Abel
Werderstraße 32
3150 Peine

H - X 30

Rolf Bombeck
Papenkamp 11
3167 Burgdorf

HA - AE 48

Rolf Kühnel
Körnerstraße 47
5800 Hagen

HA - R 447

Reinhard Köhler
Pillauer Straße 18
5800 Hagen 1

HA - Y 556

Erika Igelhorst
Körnerstraße 47
5800 Hagen

HB - AM 741

Meier
Am Deich 84
2800 Bremen

HB - CW 463

C. Wilhelm Prüsse
Osterholzer Landstraße 6
2800 Bremen 44

HB - DL 457

Hermann Rohe
Griesbornerstraße 4
2800 Bremen

HB - ED 238

Heinz Zimmermann
Finkenau Nr. 104
2800 Bremen

HB - EM 678

Erhard Müller
Buchenstraße 12-15
2800 Bremen

HB - JX 253

Wolfgang Stoll
Kuhlenkampff-Allee
2800 Bremen

HB - MC 661

Karl-Heinz Richter
Aschwardener Weg
2800 Bremen

HD - CT 835

Wilhelm Glasmacher
Joh.-Seb.-Bach-Straße 7
6901 Eppelheim

HD - HK 1

Margot Dürr
Alte Eppelheimer Straße 25
6900 Heidelberg

HD - KD 14

Irmgard Dürr
Oberer Gaisbergweg 18
6900 Heidelberg

HD - VA 1

Karl-Heinz Dürr
Oberer Gaisbergweg 18
6900 Heidelberg

HH - DX 79

Joachim Klagge
Wilhelmstraße 90
2100 Hamburg 90

HH - ME 293

Annemarie Hein
Kramerkoppel 17
2000 Hamburg 70

HH - PN 222

Hans-Heinrich Oelkers
Nydamer Weg 18A
2000 Hamburg 73

HH - RI 993

Edeltraud Griesel
Luisenweg 103
2000 Hamburg 26

HIP - W 197

Hans Schrod
Hofstetten 124
8543 Hilpoltstein

HP - TJ 84

Rolf Altenbach
Stettiner Straße 1
6942 Mörlenbach

IZ - ZP 82

Uwe Frahm
Am Bornholdsberg 6 A
2217 Kellinghusen

K-DL 340

Paul Herzberg
Hillebrandstraße 8
5000 Köln 60

K-DY 562

Helmut Witt
Gustav-Nachtigal-Straße 12
5000 Köln 60

K-PY 740

Walter Knoblauch
Brüsseler Straße 86
5000 Köln 1

K-SP 799

G. P. Schuhr
Kapellenstraße 13
5000 Köln 91

K - YY 57

Peter Buscher
Kasparstraße 4
5030 Efferen

K-ZU 322

Siegfried Machat
Georgstraße 8
5000 Köln 90

KC-AW 36

Reinhold Geiger
Dennig 43
8641 Friesen

KO-CE 100

Clemens Erben
Sebastian-Bach-Straße 4a
5400 Koblenz

KO-KD994

Werner Lehnen
Büngertsweg 54
5400 Koblenz 1

KO-KW 384

Gerard Müller
Trierer Straße 83a
5400 Koblenz 1

LAU-TX 22

Rolf Dieter Meyer
Jahnstraße 49
8501 Feucht

LB - J 170

Jürgen Glückselig
Poppenweiler Straße 2
7141 Neckarweihingen

LD-AD 220

Willi Molitor
Kalmitstraße 7
6741 Essingen

LD-C 688

Gerhard Künne
Greifswalder Straße 2
4000 Düsseldorf-Garath

LD-V 635

Rolf Jakob
Rhein-Elbe 44
4650 Gelsenkirchen

LD-XK 80

Ralf Molitor
Kardinal-Wendel-Straße 6
6735 Maikammer

LOH-A 461

Helmut Prescher
Vangerow 21
6900 Heidelberg

LU-PN 430

Hanns Alt
Kerschensteinerstraße 15
6700 LU-Oggersheim

LÜD-NW 92

Gerhard Liedtke
Worthnocken 6
5880 Lüdenscheid

M-A 6008

Gabriele Mäser
Ruffiniallee 516
8032 Gräfelfing

M - DL 75

Ingo Mäser
Ruffiniallee 516
8032 Gräfelfing

M-DR 323

Karl Spiel
Gottthardstraße 57
8000 München 21

M - JU 92

Nikolaus Hackner
Eichenstraße 2
8021 Taufkirchen

MA-CZ 994

Maria Hepp
Dornheimer Ring 4
6800 Mannheim 41

MT-RJ 47

Roland Eck
Hauptstraße 1
5431 Niederahr

N-AW 890

Alfons Waltenberger
An der Rundkapelle 13
8500 Nürnberg

N-DL 428

Blasius Hackner
Forstweiherstraße 31
8500 Nürnberg

N - HK 121

Ernst Güntert
Kaulbachstraße 45
8500 Nürnberg

N-HW 710

Herbert Wagner
Reindlstraße 6
8500 Nürnberg

N - LM 171

Franz Spagl
Froschgasse 12
8501 Boxdorf

N-PN 556

Manfred Werner
Dombühlerstraße 63
8500 Nürnberg

N-PV 174

Alfons Müller
Am Nordostbahnhof 9
8500 Nürnberg

NEA-IV 84

Peter Sauerstein
Weiherstraße 15
8501 Pirkach

NM-YS 42

Peter Koch
Haus Nr. 56
8431 Unteroelsbach

NR-C 6795

Reinhard Schmitz
Windhäuserpfad 2
5450 Neuwied 21

NW-JK 22

Heidi Roth
Falkensteinstraße 3
6730 Neustadt 19

OL-WR 69

Harald Froese
Stettiner Weg 1
2875 Ganderkesee

PAF-ER 19

Rudolf Elgas
Behringstraße 18
8000 München 50

PAF-P 214

Hermann Ziegeltrum
Zeisstraße 1
8000 München 50

PAN-HX 17

Eduard Kainzelsperger
8341 Walburgskirchen

PAN-KA 55

Alois Wimmer
8331 Zell 16¼

PI - LS 62

Gerd Wachter
Altonaer Str./Schnelsener Weg
2084 Rellingen

R - CH 73

Alfons Laßleben
Am Elsenbuck
8413 Klein-Ramspau

R-CR 833

Ludwig Schöndl
Werftstraße 19
8400 Regensburg

R-CT 228

Rüdiger Rohm
Amberger Straße 57
8400 Regensburg

R-CY 974

Ludwig Six
Pommernstraße 4
8400 Regensburg

R-DS 901

Albert Ruff
Traubengasse 6
8400 Regensburg

R - UD 98

Albert Winzinger
Schulweg 14
8401 Großberg

ROW-M 450

Paul Heinzendorff
Steinorter Weg 10
2130 Rotenburg/Wümme

RT-R 876

Sabine Reiff
Hiblestraße 36
8000 München 19

S-SU 1215

Willi Hornung
Ludwigsburger Straße 75
7000 Stuttgart 40

SC-SH 50

Heinrich Muschweck
Nr. 21
8541 Haag

SE-AY 236

Volkmars Assmann
Norderkamp 20
2359 Ulzburg

SE - HH 1

Hans Moeller
Heideweg 3
2360 Fahrenkrug

SE-IR 66

Otto Römer
Segeberger Straße 61
2061 Itzstedt

STA-S 707

Robert Peuker
Unterer Seeweg 1
8130 Starnberg

SU-AS 225

Bernd Alfier
Pappelweg 7
5205 St. Augustin 1

SZ-CE 75

Kurt Deutschmann
Franz-Zobel-Straße 28
3320 Salzgitter-Bad

TBB-VE 25

Dr. Bodo Terhorst
Herrensteige 3
6990 Bad Mergentheim

VIE-NC 34

Hildegard Schmidt
St.-Töniser-Straße
4156 Willich 1

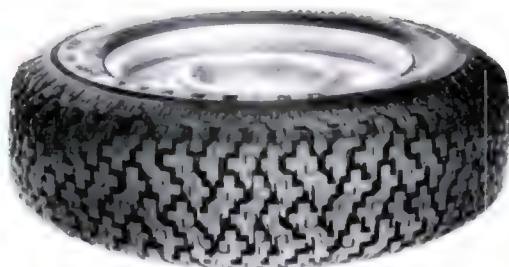
WES-NP 1

Manfred Schmittkamp
S'Heerenberger Straße 65
4240 Emmerich

WF-K 440

Jürgen Kalkhof
Ehlerbergstraße 17
3302 Cremlingen 1

**1975/76 war der Uniroyal Rallye MS "PLUS"
die Nr. 1 im ADAC-Winterreifen-Test.
Heute ist er Nr. 1 bei seinen Besitzern.**



Rallye MS "PLUS", der Haftreifen der neuen Generation.

den. In Amerika liegen die Verkaufszahlen um rund 30 Prozent über denen des Vorjahrs, der Juli war sogar „einer der besten Monate aller Zeiten“ (Pressesprecher Karl-Günther Hornig).



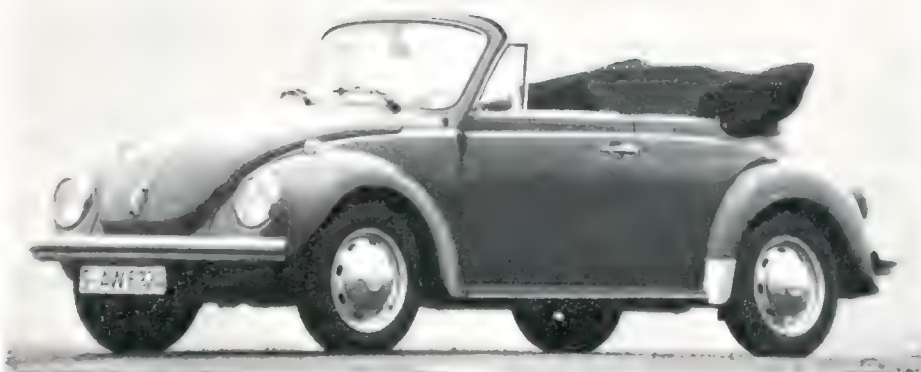
Die Schatten der Diesel-Hysterie

Eine dreiviertel Million VW-Volksaktiönäre darf sich freuen. „Schneller als erwartet“ nämlich, so verriet VW-Chef Toni Schmücker, werden die 700 Millionen Mark Verlust abgebaut sein, die Wolfsburg 1974 und 1975 erwirtschaftet hat. Und dann – spätestens 1977 – wird VW wieder Dividenden zahlen.

„Der Golf ist zum echten Käfer-Nachfolger geworden“, freut sich Dieter Laxy vom Münchner VW-Grossisten Mahag. Der Passat gilt – zusammen mit dem Konzern-Zwilling Audi 80 – als bestverkauftes deutsches Auto. Und der Polo, den VW durch zusätzliche, bisher nur dem Audi 50 vorbehaltene Zubehör- und Motorenangebote gegenüber dem Ingolstädter Double forciert, erntet zunehmend in der Klasse um einen Liter.

Im Herbst beginnt für VW zudem das Dieselzeitalter, das zusätzliche Motive bringt, VW zu kaufen. Der Diesel Golf hat mit 1,5 Litern Hubraum 50 PS. Und für den Passat, der etwas mehr Gewicht auf die Waage bringt, ist in Wolfsburg ein 1,6 Liter-Dieselaggregat mit 55 PS Leistung in Arbeit.

Eine Diesel-Hysterie, die Marketingleute in den USA voraussagen, wirft im Inland ihre Schatten voraus. Und wenn VW in den achtziger Jahren mit Vorsprung in dieses Rennen gehen kann, dann darf das Volkswagenwerk auch auf seinem wichtigsten Exportmarkt USA wieder froher in die Zukunft sehen. Schmückers Ziel: 240 000 verkaufte Autos pro Jahr – zur Blütezeit waren es mehr als 560 000.



VW 1303 Cabriolet



Golf LS



VW 181



Passat



Scirocco TS



Polo

Wie viele Risikofaktoren haben Sie?

Unfallmöglichkeit Hobby. Welches haben Sie?
Unfallmöglichkeit Sport. Was treiben Sie?
Unfallmöglichkeit Beruf. Was machen Sie?



**AKTIVER
LEBEN**

Denken Sie doch einmal über Ihre ganz persönlichen Risikofaktoren nach. Sie werden dabei schnell feststellen, daß immer und überall etwas passieren kann, und sich fragen, wie man sich vor den Folgen schützen kann.

Die Konsequenz: Informationen einholen über die Unfallversicherung der Alten Leipziger. Maßgeschneidert für Freizeit und Beruf, Haushalt und Hobby.

Heute handeln, wenn es um die Zukunft geht – das ist „Aktiver leben“.

Senden Sie uns den Coupon, wenn Sie mehr darüber wissen wollen.



Kostenlos! — — ✂
Ein ganzes Heft mit guten Tips – auch für die Freizeit.

Richtig, passieren kann immer und überall mal was — senden Sie mir also kostenlos und unverbindlich Ihre Broschüre „Aktiver leben“.

Name: _____

Straße/Nr.: _____

Ort: _____

Auf eine Postkarte kleben und einsenden an
Alte Leipziger, Abt. 245, Postfach 360, 6370 Oberursel/Taunus.

Unseren Fachmann finden Sie in jedem Örtlichen Telefonbuch.

Alte LEIPZIGER

Deutsche Autos • Preise

Audi NSU

Audi 50 LS 2türlich, 50 PS	9 525,-
Audi 50 LS 2-t, 60 PS	9 715,-
Audi 50 GLS 2-t, 50 PS	9 970,-
Audi 50 GLS 2-t, 60 PS	10 160,-
Audi 80 2türlich, 55 PS	11 145,-
Audi 80 S 2-t, 75 PS	11 605,-
Audi 80 L 2-t, 55 PS	11 900,-
Audi 80 LS 2-t, 75 PS	12 360,-
Audi 80 GLS 2-t, 75 PS	13 145,-
Audi 80 GTE 2-t, 110 PS	15 180,-
Mehrpreis 85 PS-Motor	
(Audi 80 LS/Audi 80 GLS)	340,-
Mehrpreis vier Türen	525,-
Audi 100 2-t, 85 PS	14 295,-
Audi 100 4-t, 85 PS	14 835,-
Audi 100 S 2-t, 115 PS	14 755,-
Audi 100 S 4-t, 115 PS	15 295,-
Audi 100 L 2-t, 85 PS	15 090,-
Audi 100 L 4-t, 85 PS	15 630,-
Audi 100 LS 2-t, 115 PS	15 550,-
Audi 100 LS 4-t, 115 PS	16 090,-
Audi 100 GL 4-t, 85 PS	16 830,-
Audi 100 GLS 4-t, 115 PS	17 290,-
NSU Ro 80 4-t, 115 PS	22 695,-

BMW

1502 2türlich, 75 PS	12 880,-
316 2türlich, 90 PS	14 580,-
318 2türlich, 98 PS	15 460,-
318 Automatik	16 810,-
320 2türlich, 109 PS	16 580,-
320 Automatik	17 930,-
320 i 2türlich, 125 PS	18 630,-
518 4türlich, 90 PS	17 260,-
520 4türlich, 115 PS	18 600,-
520 Automatik	19 980,-
520 i 4türlich, 125 PS	20 420,-
525 4türlich, 150 PS	21 820,-
525 Automatik	23 400,-
528 4türlich, 170 PS	24 400,-
528 Automatik	25 980,-
2500 4türlich, 150 PS	24 350,-
2500 Automatik	25 930,-
2.8 L 4türlich, 170 PS	28 340,-
2.8 L Automatik	29 920,-
3.0 S 4türlich, 180 PS	29 300,-
3.0 S Automatik	30 880,-
3.0 L 4türlich	31 420,-
3.0 L Automatik	33 000,-
3.0 Si 4türlich, 195 PS	32 060,-
3.0 Si Automatik	33 640,-
3.3 Li 4türlich, 200 PS	44 900,-
630 CS Coupé, 185 PS	40 600,-
630 CS Automatik	42 180,-
630 CS Coupé, 185 PS	40 600,-
633 CSi Automatik	44 680,-

Ford Fiesta

1000 2türlich, 40 PS	8 440,-
1000 2türlich, 45 PS	8 515,-

1100 2türlich, 53 PS	8 715,-
1000 L 2türlich, 40 PS	8 990,-
1000 L 2türlich, 45 PS	9 065,-
1100 L 2türlich, 53 PS	9 265,-
1100 S 2türlich, 53 PS	9 900,-
1000 Ghia 2-t, 40 PS	10 720,-
1000 Ghia 2-t, 45 PS	10 795,-
1100 Ghia 2-t, 53 PS	10 995,-

Ford Escort

1100/1300 2türlich, 44 oder 54 PS	8 995,-
1100/1300 4türlich	9 505,-
1100/1300 Turnier 3-t	9 730,-
1100 L/1300 L 2türlich	9 670,-
1100 L/1300 L 4türlich	10 180,-
1100 L/1300 L Turnier 3türlich	10 405,-
1100 GL/1300 GL 2-t	10 650,-
1100 GL/1300 GL 4-t	11 160,-
1100 GL/1300 GL Turnier 3türlich	11 385,-
1300 Ghia 2-t, 70 PS	12 750,-
1300 Ghia 4türlich	13 080,-
1600 Sport 2-t, 84 PS	10 980,-
1600 Sport 4türlich	11 490,-
2000 RS 2-t, 110 PS	13 795,-

Ford Taunus

1300 2türlich, 55 PS	10 490,-
1300 4türlich	11 015,-
1300 L 2türlich	11 080,-
1300 L 4türlich	11 605,-
1600 GL 2-t, 68 PS	12 745,-
1600 GL 4türlich	13 270,-
1600 GL Turnier 5-t	13 850,-
1600 Ghia 2-t, 72 PS	14 795,-
1600 Ghia 4türlich	15 320,-
2000 S 2türlich, 98 PS	14 165,-
2000 S 4türlich	14 690,-

Ford Capri II

1300 L Coupé, 54 PS	11 425,-
1600 L Coupé, 68 PS	11 900,-
1600 GL Coupé, 68 PS	13 110,-
2000 S V6, 90 PS	14 675,-
2300 S Coupé, 108 PS	15 399,-
3000 S Coupé, 138 PS	16 310,-
2000 Ghia V6, 90 PS	17 365,-
2300 Ghia, 108 PS	17 925,-

Ford Granada

1700 2-t, 70 oder 75 PS	12 695,-
1700 4türlich	13 235,-
1700 Coupé	13 440,-
1700 Turnier 5türlich	13 965,-
1700 L 2türlich	13 705,-
1700 L 4türlich	14 245,-
1700 L Coupé	14 450,-
1700 L Turnier 5türlich	14 975,-
2000 GL 2-t, 90 PS	17 620,-
2000 GL 4türlich	18 160,-

2000 GL Coupé	18 365,-
2000 GL Turnier 5-t	19 050,-
2300 S 2-t, 108 PS	15 925,-
2300 S 4türlich	16 495,-
2300 S Coupé	16 670,-
2300 LS 2-t, 108 PS	16 780,-
2300 LS 4türlich	17 320,-
2300 LS Coupé	17 525,-
2300 GLS 2-t, 108 PS	18 860,-
2300 GLS 4türlich	19 400,-
2300 GLS Coupé	19 605,-
2300 GLS Turnier 5-t	20 290,-
2600 Ghia 4-t, 125 PS	22 100,-
2600 Ghia Coupé	22 305,-
Mehrpreis für Dreiliter 138 PS-Motor (bei GL)	1 305,-
Mehrpreis für Dreiliter-Motor (bei Ghia und Ghia S)	340,-
Mehrpreis für Dreiliter-Motor (bei sonstigen S-Modellen)	975,-

Mercedes-Benz

200 D 4türlich, 55 PS	18 870,-
220 D 4türlich, 60 PS	19 558,-
240 D 4türlich, 65 PS	20 147,-
300 D 4türlich, 80 PS	22 311,-
200 4türlich, 94 PS	18 382,-
230 4türlich, 109 PS	19 203,-
250 4türlich, 129 PS	21 767,-
280 4türlich, 156 PS	24 997,-
280 E 4türlich, 177 PS	26 895,-
280 S 4türlich, 156 PS	28 849,-
280 SE 4türlich, 177 PS	30 891,-
280 SEL 4türlich	33 833,-
280 SLC Coupé	39 383,-
280 SL Roadster	34 332,-
350 SE 4türlich, 195 PS	34 854,-
350 SEL 4türlich	37 418,-
350 SLC Coupé	42 968,-
350 SL Roadster	37 918,-
450 SE 4türlich, 217 PS	39 150,-
450 SEL 4türlich	44 444,-
450 SLC Coupé	47 264,-
450 SL Roadster	42 213,-
450 SEL 6.9 4-t, 286 PS	69 930,-
600 4türlich, 250 PS	127 650,-
600 Pullman 4türlich	146 520,-
600 Pullman 6türlich	155 400,-

Opel Kadett

1000/1200 2türlich, 40 oder 55 PS	9 095,-
1000/1200 City 2-t	9 200,-
1000 L/1200 L 2-t	9 745,-
1000 L/1200 L City 2-t	9 850,-
1000 L/1200 L Caravan 3türlich	10 515,-
1000/1200 Coupé	10 200,-
1200 S 2türlich, 60 PS	9 275,-
1200 S City 2-t	9 380,-

1200 LS 2türlich	9 925,-
1200 LS City 2-t	10 030,-
Mehrpreis vier Türen	505,-
1200 LS Caravan 3-t	10 695,-
1200 S Coupé	10 380,-
1200 S Aero	15 500,-
1900 GT/E 2-t, 105 PS	13 535,-

Opel Ascona

1200 2türlich, 60 PS	10 490,-
1200 L 2türlich	11 280,-
1600 2türlich, 60 PS	10 895,-
1600 L 2türlich	11 685,-
1900 N 2türlich, 75 PS	11 145,-
1900 NL 2türlich	11 935,-
1900 2türlich, 90 PS	11 345,-
1900 L 2türlich	12 135,-
Mehrpreis vier Türen	510,-

Opel Manta

1200 Coupé, 60 PS	11 580,-
1200 L Coupé	12 350,-
1200 Berlinetta	13 070,-
1600 Coupé, 60 PS	11 965,-
1600 L Coupé	12 755,-
1600 Berlinetta	13 475,-
1900 N Coupé, 75 PS	12 215,-
1900 NL Coupé	13 005,-
1900 Berlinetta N	13 725,-
1900 Coupé, 90 PS	12 415,-
1900 L Coupé	13 205,-
1900 Berlinetta	13 925,-
1900 GT/E, 105 PS	14 745,-

Opel Rekord

1900 2türlich, 75 PS	12 690,-
1900 L 2türlich	13 585,-
1900 S 2türlich, 90 PS	13 140,-
1900 LS 2türlich	14 035,-
2000 2türlich, 100 PS	13 270,-
2000 L 2türlich	14 165,-
2100 D 2türlich, 60 PS	15 490,-
2100 D L 2türlich	16 385,-
Aufpreis vier Türen	540,-
1900 Coupé, 75 PS	14 680,-
1900 S Coupé, 90 PS	14 990,-
2000 Coupé, 100 PS	15 350,-

Opel Commodore

2500 4türlich, 115 PS	17 250,-
2500 Coupé	17 750,-
2800 4türlich, 140 PS	17 960,-
2800 Coupé	18 460,-
2800 GS 4türlich	19 310,-
2800 GS Coupé	19 810,-
2800 GS/E 4-t, 155 PS	21 450,-
2800 GS/E Coupé	21 950,-

Opel Admiral

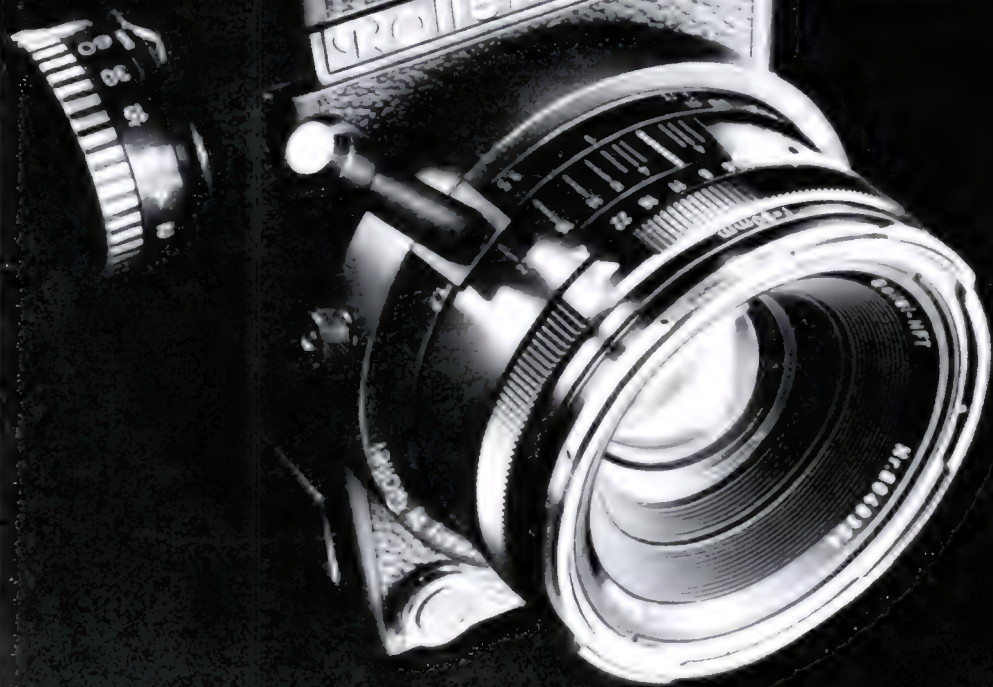
2800 4türlich, 129 PS	22 800,-
-----------------------	----------

Opel Diplomat

2800 4türlich, 140 PS	26 400,-
-----------------------	----------

Rolleiflex SLX

Rolleiflex SLX.
Elektronische Spiegelreflex-
Kamera 6 x 6.
Belichtungsautomatik
mit Fremdlicht-
kompensation. Linear-
motorentechnik für
Blende und Verschuß.
Motorantrieb.



Rolleiflex SLX –
eine Profi-Kamera in Elektronik.
Rolleis Antwort auf
die Probleme der Fotografie
von heute – dieses Jahr
leider schon ausverkauft.
Technische Spitzenleistungen
sind noch keine Massen-
artikel.

Wenn Sie sichergehen
wollen, daß Ihnen im nächsten
Jahr eine Rolleiflex SLX zur
Verfügung steht, fragen Sie
nach der Rolleiflex SLX-
Subskription. Bei Ihrem
Fotofachhändler oder bei
den Rollei-Werken.
Postfach 3365, 33 Braunschweig.

Rollei

Fortschritt der Fotografie.

2800 E 4türig, 160 PS	29 600,-
5400 V8 4türig, 230 PS	33 450,-

Porsche

924 Coupé, 125 PS	23 450,-
911 Coupé, 165 PS	35 950,-
911 Targa	38 450,-
Carrera Coupé, 200 PS	46 350,-
Carrera Targa	48 850,-
turbo Coupé, 260 PS	67 850,-

VW Polo

Polo 2türig, 40 PS	8 325,-
Polo L 2türig	8 905,-
Polo S 2türig, 50 PS	8 595,-
Polo LS 2türig	9 175,-
Polo GLS 2türig	9 815,-
Polo LS 2türig, 60 PS	9 370,-
Polo GLS 2türig	10 010,-

VW Golf

Golf 2türig, 50 PS	9 195,-
Golf L 2türig	9 870,-
Golf GL 2türig	10 625,-
Golf S 2türig, 75 PS	9 990,-
Golf LS 2türig	10 665,-
Golf GLS 2türig	11 420,-
Golf GTI 2-t, 110 PS	13 850,-
Aufpreis vier Türen	510,-

VW Scirocco

Scirocco, 50 PS	11 995,-
Scirocco L	12 895,-
Scirocco S, 75 PS	12 495,-
Scirocco LS	13 395,-
Scirocco GT	13 895,-
Scirocco GL	14 565,-
Scirocco GTI, 110 PS	16 125,-
Scirocco GLI	16 795,-

VW Passat

Passat 2türig, 55 PS	10 685,-
Passat L 2türig	11 420,-
Passat Variant	11 575,-
Passat L Variant	12 310,-
Passat S 2-t, 75 PS	11 145,-
Passat LS 2türig	11 880,-
Passat GLS 2türig	12 775,-
Passat S Variant	12 035,-
Passat LS Variant	12 770,-
Passat GLS Variant	13 665,-
Passat LS 2türig, 85 PS	12 220,-
Passat GLS 2türig	13 115,-
Passat LS Variant	13 110,-
Passat GLS Variant	14 005,-
Aufpreis vier Türen	525,-

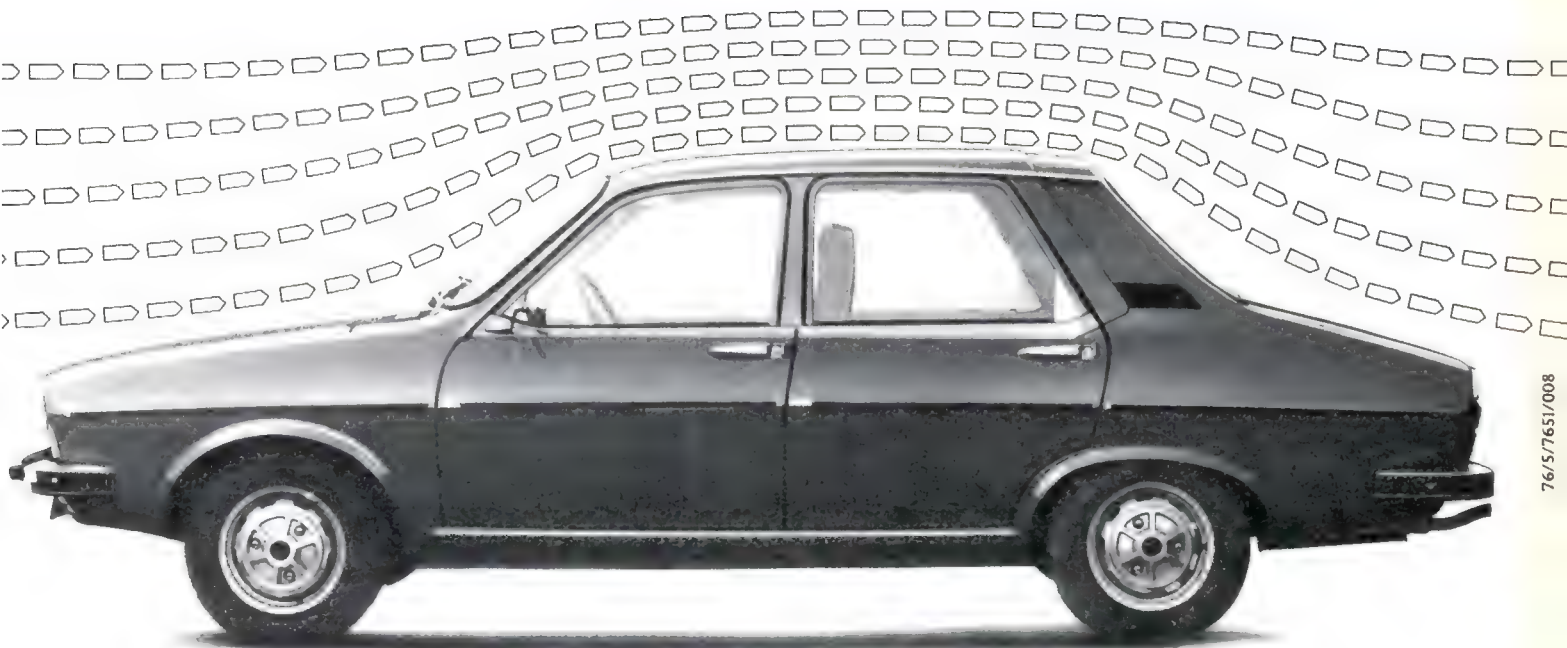
VW Käfer

1200 2türig, 34 PS	7 480,-
1200 L 2türig	8 010,-
1303 Cabriolet, 50 PS	12 735,-
181 4türig, 48 PS	12 955,-

Deutsche Autos · Technische Daten und Meßwerte

Typ/Kriterien	Bauart/ Zylinder	Bohrung x Hub mm	Hub- raum cm ³	Leistung PS bei 1/min	max. Dreh- moment mkg bei 1/min	Ver- dich- tung	Rad- stand mm	Spur- vorn/hinten mm	Außenmaße Länge x Breite x Höhe mm	Reifen	Ge- wicht kg	Be- schlei- chung 0-100 km/h in s	Höchst- ge- schwin- digkeit km/h	Verbrauch L/100 km
Audi NSU														
Audi 50 LS	F/4	69,5 x 72	1093	50/5800	7,7/3500	8,2:1	2335	1300/1310	3512x1559x1344	135SR13	720T	15,6T	144,6T	N 8,3T
Audi 50 GL	F/4	69,5 x 72	1093	60/6000	8,5/3500	9,5:1	2335	1300/1310	3538x1559x1344	135SR13	725T	13,8T	153,2T	S 8,1T
Audi 80	F/4	75 x 73,4	1287	55/5500	9,4/2500	8,5:1	2470	1340/1335	4245x1600x1360	155SR13	845	16,5	145,0	N 9,5-11,5
Audi 80 S	F/4	79,5 x 80	1588	75/5600	12,1/3200	8,2:1	2470	1340/1335	4245x1600x1360	155SR13	845	13,0	160,0	N 9-11
Audi 80 GLS	F/4	79,5 x 80	1588	85/5600	12,7/3200	8,2:1	2470	1340/1335	4245x1600x1360	175SR13	845	11,8	170,0	N 9-11
Audi 80 GTE	F/4	79,5 x 80	1588	110/6100	14,0/5000	9,5:1	2470	1340/1335	4245x1600x1360	175/70HR13	845	9,2	181,0	S 8,5-10,5
Audi 100	F/4	79,5 x 80	1588	85/5600	12,4/3200	8,2:1	2685	1470/1445	4680x1768x1393	165SR14	1110	13,4	160,0	N 9,5-11,5
Audi 100 S	F/4	86,5 x 84,4	1984	115/5500	16,8/3500	9,3:1	2685	1470/1445	4680x1768x1393	165SR14	1150	10,7	179,0	S 10-13
Audi 100 L 5 E	F/5	79,5 x 86,4	2144	136/5700	18,5/4200	9,3:1	2685	1470/1445	4680x1768x1393	185/70HR14	1170	9,5	190,0	S 10,5-14
NSU Ro 80	F/W	-	2 x 497,5	115/5500	16,0/4000	9,0:1	2860	1480/1434	4780x1760x1410	175HR14	1290T	14,4T	179,6T	N 16,0T
BMW														
1502	K/4	84 x 71	1573	75/5800	12,0/3700	8,0:1	2500	1330/1330	4250x1590x1410	165SR13	1010T	13,3T	159,3T	N 12,4T
316	K/4	84 x 71	1573	90/6000	12,5/4000	8,3:1	2563	1384/1377	4355x1610x1380	165SR13	1030T	13,2T	163,6T	N 12,6T
318	K/4	89 x 71	1766	98/5800	14,5/4000	8,3:1	2563	1364/1377	4355x1610x1380	165SR13	1030T	11,7T	170,6T	N 12,9T
320	K/4	89 x 80	1990	109/5800	16,0/3700	8,1:1	2563	1364/1377	4355x1610x1380	165SR13	1060T	11,0T	175,6T	N 13,1T
320 i	K/4	89 x 80	1990	125/5700	17,5/4350	9,3:1	2563	1386/1399	4355x1610x1380	185/70HR13	1085T	9,2T	184,6T	S 13,4T
518	K/4	89 x 71	1766	90/5500	14,5/3500	8,3:1	2636	1406/1442	4620x1690x1425	175SR14	1240	13,9	160,0	N 10-13
520	K/4	89 x 80	1990	115/5800	16,5/3700	9,0:1	2636	1406/1442	4620x1690x1425	175HR14	1270T	13,0T	175,6T	S 13,3T
520 i	K/4	89 x 80	1990	125/5700	17,5/4350	9,3:1	2636	1406/1442	4620x1690x1425	175HR14	1260	10,9	181,0	S 11-14
525	K/6	86 x 71,6	2494	150/5800	21,2/4000	9,0:1	2636	1406/1442	4620x1690x1425	175HR14	1350	10,1	193,0	S 13-16
528	K/6	86 x 80	2788	170/5800	23,8/4000	9,0:1	2636	1420/1460	4620x1690x1425	195/70HR14	1385	9,5	198,0	S 14-17
2500	K/6	86 x 71,6	2494	150/5800	21,2/4000	9,0:1	2692	1446/1464	4700x1750x1450	175HR14	1405T	9,6T	196,0T	S 15,7T
2.8 L	K/6	86 x 80	2788	170/6000	24,0/3800	9,0:1	2692	1446/1464	4800x1750x1450	195/70HR14	1455T	9,6T	198,9T	S 16,2T
3.0 L	K/6	89 x 80	2985	180/6000	26,0/3700	9,0:1	2692	1446/1464	4800x1750x1450	195/70HR14	1465T	9,4T	204,5T	S 16,2 T
3.0 S	K/6	89 x 80	2985	180/6000	26,0/3700	9,0:1	2692	1446/1464	4700x1750x1450	195/70HR14	1400	8,6T	211,4T	S 15,9T
3.0 Si	K/6	89 x 80	2985	195/5500	27,2/4300	9,0:1	2692	1446/1464	4700x1750x1450	195/70VR14	1400	8,0T	208,0	S 15-17
3.3 Li	K/6	89 x 86	3210	200/5500	29,0/4250	9,0:1	2792	1470/1425	4800x1750x1450	195/70VR14	1530T	8,0T	209,3	S 17,0T
630 CS	K/6	89 x 80	2985	185/5800	26,0/3500	9,0:1	2628	1422/1487	4755x1725x1365	195/70VR14	1450T	8,6T	211,8T	S 17,8T
633 CSI	K/6	89 x 86	3210	200/5500	29,0/4250	9,0:1	2628	1422/1487	4755x1725x1365	195/70VR14	1480T	8,0T	215,6T	S 16,0T
Ford														
Fiesta 1.0	F/4	73,96 x 55,7	957	40/5500	6,5/2700	8,3:1	2286	1394/1321	3609x1567x1360	145SR12	730	19,7	130,0	N 6-8
Fiesta 1.0	F/4	73,96 x 55,7	957	45/6000	6,8/3300	9,0:1	2286	1394/1321	3609x1567x1360	145SR12	730	17,6	137,0	S 6,5-8,5
Fiesta 1.1	F/4	73,96 x 64,98	1117	53/5700	8,2/3000	9,0:1	2286	1394/1321	3609x1567x1360	155SR12	738T	15,2T	150,0T	S 8,1T
Escort 1100	K/4	80,98 x 53,29	1097	44/5500	7,2/3000	8,0:1	2407	1270/1296	4058x1596x1385	155SR13	875	28,3	127,0	N 9-11
Escort 1300	K/4	80,98 x 62,99	1297	54/5500	8,7/3000	8,0:1	2407	1270/1296	4058x1596x1385	155SR13	925T	19,2T	140,9T	N 11,6T
Escort 1300 Ghia	K/4	80,98 x 62,99	1297	70/5500	9,4/4000	9,2:1	2407	1270/1296	4058x1596x1385	175/70SR13	885	16,5	150,0	S 10-12
Escort Sport	K/4	80,98 x 77,62	1598	84/5500	12,7/3500	9,0:1	2407	1270/1296	4083x1596x1385	175/70SR13	915T	12,3T	161,4T	S 11,6T
Escort RS 2000	K/4	90,87 x 76,95	1993	110/5500	16,4/3750	9,2:1	2407	1289/1315	4150x1596x1385	175/70SR13	950T	10,0T	178,2T	S 13,2T
Taurus 1300	K/4	79 x 66	1294	55/5500	9,2/3000	8,0:1	2579	1422/1422	4380x1700x1362	165SR13	925	20,6T	137,4T	N 12,4T
Taurus 1600	K/4	87,7 x 66	1593	68/5200	11,7/2700	8,2:1	2579	1422/1422	4380x1700x1362	165SR13	1080T	14,8T	146,9T	N 14,0T

F = Frontantrieb; H = Heckmotor; K = konventionell (Motor vorn - Antrieb hinten); Zylinder ohne Zusatz = Reihomotor; V = V-Motor; B = Boxermotor; W = Wankmotor; T = Testwert; N = Normalkraftstoff; S = Superkraftstoff; D = Dieselmotor; Stand: 1. September 1976



76/5/7651/008

Renault 12: Über Form kann man streiten. Über Aerodynamik nicht.

Die Karosserie des Renault 12 sieht anders aus. Weil sie anders entwickelt wurde:

Nicht im Design-Studio. Sondern im Windkanal.

Darum der nach vorn abfallende Bug, das nach hinten ansteigende Dach: Damit der Fahrtwind das frontgetriebene Komfort-Sicherheitsfahrwerk bei zunehmender Geschwindigkeit immer fester auf die Fahrbahn preßt.

Fester als mit den üblichen Bugspoilerchen möglich. Das bedeutet: Mehr Fahr-sicherheit.

Darum auch das Heck mit dem strömungsgünstigen Abriß: Damit

der Luftwiderstand von vorn bis hinten so gering wie möglich ist. Denn das bedeutet weniger Windgeräusche. Und vor allem: Weniger Benzin-Verbrauch.

Falls man Sie also fragt, warum Sie sich für den Renault 12 mit seiner ungewöhnlichen Keilform entschieden haben: Laden Sie ein zu einer Fahrt über die Autobahn. Und anschließend zum Tanken.



Extra-lange Knautschzonen vorn und hinten.

Extra-dicke Türen als zusätzlicher Flankenschutz.

4 Türen. Beim Renault 12 variable sogar 5.

Ausgereifte 1,3-l-Robust-Motoren von 50 bis 60 PS.

Straff-komfortables Frontantriebs-Sicherheits-Fahrwerk.

Renault 12 L: DM 10.850,-*
Renault 12 TL: DM 11.450,-*
Renault 12 TS: DM 12.450,-*
Renault 12 TS Automatik: DM 13.100,-*

*ab deutschem Auslieferungslager (Unverbindliche Preisempfehlung der Deutsche Renault AG)

Natürlich 1 Jahr Garantie ohne km-Grenze.

Für weitere Informationen:
Ihr Renault-Händler oder Deutsche Renault, 5040 Brühl.
Problemlose und günstige Finanzierung über Renault Credit-Bank.

Autotechnik für den Menschen.

RENAULT



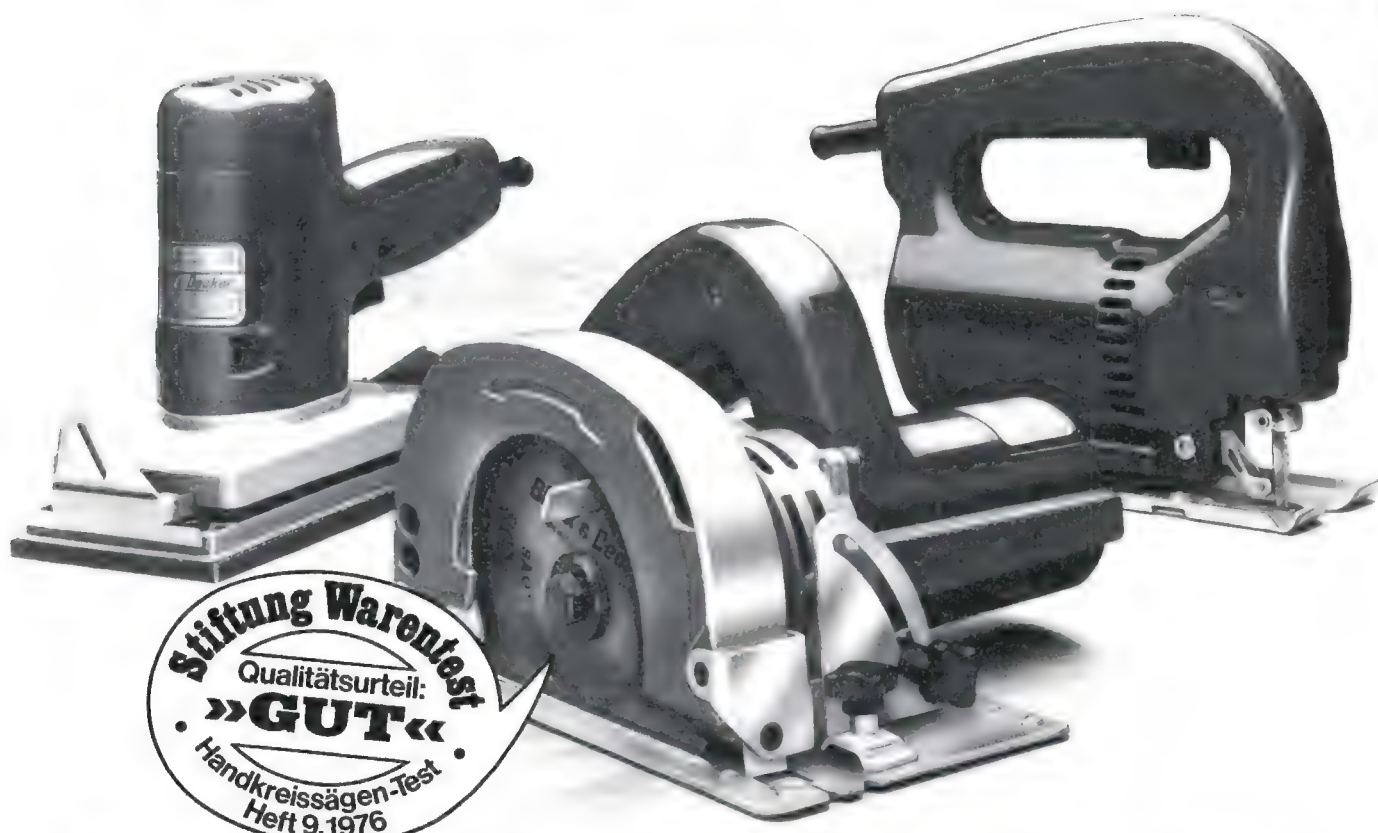
Deutsche Autos · Technische Daten und Meßwerte

Typ/Kriterien	Bauart/ Zylinder	Borung x Hub mm	Hub- raum cm ³	Leistung PS bei 1/min	max. Dreh- moment kg bei 1/min	Ver- dich- tung	Rad- stand mm	Spur- vorn/hinten mm	Äußermaße Länge x Breite x Höhe mm	Reifen	Ge- wicht kg	Be- schleu- nigung 0-100 km/h in s	Höchst- ge- schwin- digkeit km/h	Verbrauch L/100 km
Ford (Fortsetzung)														
Taurus 1600	K/4	87,7 x 66	1593	72/5000	12,0/2700	9,2:1	2579	1422/1422	4380x1700x1362	165SR13	1080T	14,2T	154,5T	S 11,2T
Taurus 2000 S	K/4	90,8 x 77	1993	98/5200	15,4/3500	9,2:1	2579	1422/1422	4380x1700x1362	185/70SR13	1050T	11,9T	167,4T	S 14,5T
Taurus 2000 V6 GL	K/V6	84 x 60,1	1999	90/5000	15,2/3000	8,75:1	2579	1422/1422	4380x1700x1362	165SR13	1120T	13,2T	162,2T	S 12,7T
Taurus 2300 V6 GL	K/V6	90 x 60,1	2294	108/5000	18,0/3000	8,75:1	2579	1422/1422	4380x1700x1362	165SR13	1125T	11,3T	172,2T	S 13,5T
Capri 1600	K/4	87,67 x 66	1593	68/5200	11,7/2700	8,2:1	2559	1353/1384	4340x1698x1357	165SR13	1040	17,3	153,0	N 11-14
Capri 2.0	K/V6	84 x 60,1	1999	90/5000	15,2/3000	8,75:1	2559	1353/1384	4340x1698x1357	185/70SR13	1120	13,3	171,0	S 13-16
Capri S 3.0	K/V6	93,67 x 72,42	2993	138/5000	24,0/3000	9,0:1	2559	1353/1384	4340x1698x1357	185/70HR13	1170	8,9	198,0	S 14-18
Granada 1700	K/V4	90,03 x 66,8	1680	70/5000	12,2/3000	7,75:1	2769	1511/1537	4572x1791x1416	175SR14	1230	20,8	143,0	N 13-16
Granada GL 2.0	K/V6	84 x 60,1	1999	90/5000	15,2/3000	8,75:1	2769	1511/1537	4572x1791x1416	185SR14	1350T	15,4T	157,2T	S 15,4T
Granada GLS Turnier 2.6	K/V6	90 x 66,8	2520	125/5000	20,5/3500	8,75:1	2769	1511/1537	4696x1791x1437	195/70HR14	1450T	14,1T	174,8T	S 15,8T
Granada Ghia 3.0	K/V6	93,67 x 72,42	2993	138/5000	24,0/3000	9,0:1	2769	1511/1537	4696x1791x1437	185HR14	1415	10,9	182,0	S 13-18
Mercedes-Benz														
200 D	K/4	87 x 83,6	1988	55/4200	11,5/2400	21,0:1	2795	1488/1446	4725x1786x1438	175SR14	1440T	29,0T	134,3T	D 9,9T
200	K/4	87 x 83,6	1988	94/4800	16,1/3000	9,0:1	2795	1488/1446	4725x1786x1438	175SR14	1340	15,2	160,0	S 12-16
220 D	K/4	87 x 92,4	2197	60/4200	12,8/2400	21,0:1	2795	1488/1446	4725x1786x1438	175SR14	1450T	28,8T	135,8T	D 10,4T
230	K/4	93,75 x 83,6	2307	109/4800	18,9/3000	9,0:1	2795	1488/1446	4725x1786x1438	175SR14	1350	13,7	170,0	S 12-16
240 D	K/4	91 x 92,4	2404	65/4200	14,0/2400	21,0:1	2795	1488/1446	4725x1786x1438	175SR14	1460T	24,1T	142,9T	D 10,8T
250	K/6	86 x 72,45	2525	129/5500	20,0/3500	8,7:1	2795	1488/1446	4725x1786x1438	175SR14	1410T	11,2T	188,5T	S 16,5T
280	K/6	86 x 78,8	2746	156/5500	22,7/4000	8,7:1	2795	1488/1446	4725x1786x1438	195/70HR14	1455	10,5T	189,5T	S 16,9T
280 E	K/6	86 x 78,8	2746	177/6000	23,8/4500	8,7:1	2795	1488/1446	4725x1786x1438	195/70HR14	1540T	9,5T	200,6T	S 16,1T
300 D	K/5	91 x 92,4	3005	80/4000	17,5/2400	21,0:1	2795	1488/1446	4725x1786x1438	175SR14	1510T	19,6T	148,8T	D 11,4T
280 S	K/6	86 x 78,8	2746	156/5500	22,7/4000	8,7:1	2885	1521/1505	4960x1870x1425	185HR14	1610	11,5	190,0	S 10,5-17,5
280 SE	K/6	86 x 78,8	2746	177/6000	23,8/4500	9,0:1	2885	1521/1505	4960x1870x1425	185HR14	1610	10,0T	205,7T	S 10,5-17,5
280 SEL	K/6	86 x 78,8	2746	177/6000	23,8/4500	9,0:1	2965	1521/1505	5060x1870x1430	185HR14	1645	10,5T	200,0	S 11-18
350 SE	K/V8	92 x 65,8	3499	195/5500	28,0/4000	9,5:1	2860	1521/1505	4960x1870x1425	205/70HR14	1675	9,5	205,0	S 13-21
450 SE	K/V8	92 x 85	4520	217/5000	36,7/3250	8,8:1	2860	1521/1505	4960x1865x1425	205/70VR14	1730	9,3	210,0	S 14-22
450 SEL	K/V8	92 x 85	4520	217/5000	36,7/3250	8,8:1	2960	1521/1505	5060x1870x1430	205/70VR14	1765	9,3	210,0	S 14-22
450 SEL 6.9	K/V8	107 x 95	6834	268/4250	56,0/3000	8,8:1	2960	1521/1505	5060x1870x1410	215/70VR14	1995T	8,2T	234,1T	S 23,2T
280 SL	K/6	86 x 78,8	2746	177/6000	23,8/4500	9,0:1	2460	1452/1440	4390x1790x1300	185HR14	1560T	8,9T	209,3T	S 14,4T
280 SLC	K/6	86 x 78,8	2746	177/6000	23,8/4500	9,0:1	2820	1452/1440	4750x1790x1330	185HR14	1600T	11,0T	200,0T	S 15,6T
350 SL	K/V8	92 x 65,8	3499	195/5500	28,0/4000	9,5:1	2460	1452/1440	4390x1790x1300	205/70VR14	1545	8,8	210,0	S 13-21
450 SL	K/V8	92 x 85	4520	217/5000	36,7/3250	8,8:1	2460	1452/1440	4390x1790x1300	215/70VR14	1585	8,8	215,0	S 14-22
600	K/V8	103 x 95	6332	250/4000	51,0/2800	9,0:1	3200	1585/1580	5540x1950x1485	9,00H15	2475	9,7	205,0	S 16-24
Opel														
Kadett 1.0	K/4	72 x 61	993	40/5400	7,0/2600	7,9:1	2395	1300/1299	4124x1570x1370	155SR13	770T	26,3T	127,7T	N 9,1T
Kadett 1200 S	K/4	79 x 61	1196	60/5400	9,0/2600	9,0:1	2395	1300/1299	4124x1570x1370	155SR13	850T	16,1T	144,0T	S 9,4T
Kadett City 1200	K/4	79 x 61	1196	55/5600	8,5/3400	7,8:1	2395	1300/1299	3893x1570x1380	155SR13	795	19,0	136,0	N 8-10
Kadett Aero	K/4	79 x 61	1196	60/5400	9,0/2600	9,0:1	2395	1300/1299	4154x1580x1370	175/70SR13	820T	15,5T	148,1T	S 9,6T
Kadett GT/E	K/4	93 x 69,8	1897	105/5400	15,5/4200	9,2:1	2395	1300/1299	4124x1580x1335	175/70HR13	935T	9,1T	175,6T	S 11,4T
Ascona 12 S	K/4	79 x 61	1196	60/5400	9,0/2600	9,0:1	2518	1375/1375	4321x1670x1380	165SR13	895	19,0	142,0	S 8,5-10,5
Ascona 16 N	K/4	85 x 69,8	1584	60/5000	10,5/3000	8,0:1	2518	1375/1375	4321x1670x1380	165SR13	950	17,5	145,0	N 9-11

F = Frontantrieb; H = Heckmotor; K = konventionell (Motor vorn - Antrieb hinten); Zylinder ohne Zusatz = Reihomotor; V = V-Motor; B = Boxmotor; W = Wankmotor; T = Testwert; N = Normalkraftstoff; S = Superkraftstoff; D = Dieselmotor; Stand: 1. September 1976

Black & Decker®

Vollmotorisierte Master-Maschinen.



Professioneller, aber kaum teurer als viele umständliche Zusatzgeräte.

Zusatzgeräte verdienen ihren Namen zu Recht: Sie machen zusätzliche Arbeit.

Master-Maschinen dagegen sind ohne jeden Umbau immer sofort einsatzbereit. Knopfdruck – und los geht's. Denn jede Master-Maschine hat einen eigenen leistungsstarken Motor, damit Sie schnell, genau und handlich arbeiten können.

Warum entscheiden sich 2/3 aller Heimwerker beim Kauf solcher Motor-Geräte für Black & Decker?

Das hat seine Gründe. Denn Black & Decker hat Handwerker-Qualität für Heimwerker erschwinglich gemacht.

Black & Decker produziert in seinem Werk in Idstein/Ts. Motoren für diese Maschinen in hohen Stückzahlen, auf vollautomatischen Anlagen, nach rationellsten Fertigungsmethoden.

Diese Anlagen arbeiten präzise und schnell und ermöglichen die günstigen Black & Decker Preise.

Das ist ein Vorzug, der Ihnen zugute kommt.

Black & Decker kann als einziger Hersteller sogar eine einjährige Vollgarantie für Master-Maschinen mit eigenem Motor bieten, obwohl diese kaum teurer sind als manche motorlose Zusatzgeräte anderer Hersteller.

119,-*

Master-Handkreissäge DN 55
450 Watt-Motor. Leerlaufdrehzahl 3.000 U/min. Schnitttiefe 35 mm. Stufenlose Gehrungseinstellung bis 45 Grad.

105,-*

Master-Vibrationschleifer DN 46
Hohe Schleifgeschwindigkeit mit 16.000 U/min. Schleiffläche 195 x 93 mm.

119,-*

Master-Stichsäge DN 35
330 Watt-Motor. Schnitttiefe in Holz 40 mm. Schnitttiefe in Stahl 2 mm. Stufenlose Gehrungseinstellung bis 45 Grad.

Außerdem gibt es im Master-Programm: Hobel, Oberfräsen, Winkelschleifer, Spritzpistolen, Doppelschleifbock und Bohrmaschinen.

*unverbindliche Preisempfehlung

Deutsche Autos · Technische Daten und Meßwerte

Typ/Kriterien	Bauart/ Zylinder	Bohrung x Hub mm	Hub- raum cm ³	Leistung PS bei 1/min	max. Dreh- moment mkg bei 1/min	Ver- dich- tung	Rad- stand mm	Spur- vorn/hinten mm	Außenmaße Länge x Breite x Höhe mm	Reifen	Ge- wicht kg	Be- schleu- nigung 0-100 km/h in s	Höchst- ge- schwin- digkeit km/h	Verbrauch L/100 km
Opel (Fortsetzung)														
Ascona 19 N	K/4	93 x 69,8	1897	75/4800	13,5/3400	7,9:1	2518	1375/1375	4321 x 1670 x 1380	165SR13	980	14,0	157,0	N 9-11
Ascona 19 S	K/4	93 x 69,8	1897	75/4800	15,0/3900	8,8:1	2518	1375/1375	4321 x 1670 x 1380	165SR13	1000T	11,5T	170,6T	S 12,8T
Manita 19 N	K/4	93 x 69,8	1897	75/4800	13,5/3400	7,9:1	2518	1375/1375	4445 x 1670 x 1330	165SR13	1000	14,0	162,0	N 9-12
Manita GT/E	K/4	93 x 69,8	1897	105/5400	15,5/4200	9,2:1	2518	1375/1375	4445 x 1670 x 1330	185/70HR13	1030T	10,4T	186,9T	S 12,4T
Rekord 1900	K/4	93 x 69,8	1897	75/4800	13,5/3400	7,9:1	2668	1419/1400	4594 x 1718 x 1440	175SR14	1145T	16,3T	151,9T	N 11,6T
Rekord 1900 S	K/4	93 x 69,8	1897	90/4800	14,8/3900	8,8:1	2668	1419/1400	4594 x 1718 x 1440	175SR14	1145T	13,6T	157,2T	S 12,3T
Rekord 2000	K/4	95 x 69,8	1979	100/5200	15,8/3900	9,0:1	2668	1419/1400	4594 x 1718 x 1440	175SR14	1130T	12,0T	167,4T	S 12,5T
Rekord 2100 D	K/4	88 x 85	2068	60/4400	12,0/2500	22,0:1	2668	1419/1400	4594 x 1718 x 1440	175SR14	1260T	23,6T	141,2T	D 10,5T
Commodore 2500	K/6	87 x 69,8	2490	115/5200	17,9/3800	8,8:1	2668	1434/1400	4607 x 1728 x 1415	175HR14	1235	12,0	175,0	S 12-16
Commodore 2800	K/6	92 x 69,8	2784	140/5200	21,8/3400	9,0:1	2668	1450/1400	4607 x 1728 x 1415	175HR14	1265	10,5	185,0	S 13-17
Commodore GS/E Coupé	K/6	92 x 69,8	2784	155/5400	23,3/4200	9,5:1	2668	1450/1400	4607 x 1728 x 1380	175HR14	1265T	8,6T	202,2T	S 16,0T
Diplomat 2800 E	K/6	92 x 69,8	2784	160/5600	23,3/4100	9,5:1	2845	1510/1512	4900 x 1852 x 1445	195HR14	1530T	11,7T	190,5T	S 18,9T
Diplomat V8	K/V8	101,6 x 82,55	5354	230/4700	43,5/3100	10,0:1	2845	1510/1512	4920 x 1852 x 1445	195HR14	1690T	10,5T	205,7T	S 20,4T
Porsche														
924	K/4	86,5 x 84,4	1984	125/5800	16,8/3500	9,3:1	2400	1418/1372	4213 x 1685 x 1270	165HR14	1110T	9,3T	206,9T	S 12,3T
911	H/B6	90 x 70,4	2687	165/5800	24,0/4000	8,5:1	2271	1372/1354	4291 x 1610 x 1320	185/70VR15	1145T	7,3T	222,2T	N 14,9T
Carrera Coupé	H/B6	95 x 70,4	2993	200/6000	26,0/4200	8,5:1	2271	1372/1380	4291 x 1652 x 1320	185/70VR15 ¹⁾	1150T	6,1T	235,3T	N 16,9T
turbo	H/B6	95 x 70,4	2993	260/5500	35,0/4000	6,5:1	2271	1432/1501	4291 x 1775 x 1320	205/55VR16 ³⁾	1210T	5,2T	250,0T	S 20,9T
VW														
Polo	F/4	69,5 x 59	895	40/5900	6,2/3500	8,2:1	2335	1296/1312	3500 x 1559 x 1344	135SR13	705T	20,0T	134,8T	N 8,5T
Polo S	F/4	69,5 x 72	1093	50/5900	7,7/3500	8,2:1	2335	1296/1312	3500 x 1559 x 1344	145SR13	685	15,4	142,0	N 7-9
Polo LS	F/4	69,5 x 72	1093	60/6000	8,5/3500	9,5:1	2335	1296/1312	3500 x 1559 x 1344	145SR13	685	13,5	152,0	S 7-9
Käfer 1200	H/B4	77 x 64	1192	34/3800	7,6/1700	7,3:1	2400	1308/1349	4080 x 1550 x 1500	5,60-15	800T	28,3T	118,8T	N 9,0T
Käfer 1303 Cabrio	H/B4	85,5 x 69	1584	50/4000	10,8/2800	7,5:1	2420	1394/1349	4140 x 1585 x 1500	5,60-15	930	20,5	130,0	N 9-12
Golf	F/4	69,5 x 72	1093	50/6000	7,9/3000	8,0:1	2400	1390/1348	3723 x 1610 x 1410	155SR13	800T	16,7T	145,7T	N 9,1T
Golf S	F/4	79,5 x 80	1588	75/5600	12,1/3200	8,2:1	2400	1390/1348	3723 x 1610 x 1410	155SR13	780	11,1T	162,2T	N 9,3T
Golf GTI	F/4	79,5 x 80	1588	110/6100	14,0/5000	9,5:1	2400	1404/1372	3723 x 1628 x 1395	175/70HR13	875T	9,4T	184,6T	S 9,9T
Scirocco	F/4	69,5 x 72	1093	50/6000	7,9/3000	8,0:1	2400	1390/1358	3885 x 1625 x 1310	155SR13	805T	19,0T	144,0T	N 9,3T
Scirocco S	F/4	79,5 x 80	1588	75/5600	12,1/3200	8,2:1	2400	1390/1358	3885 x 1625 x 1310	155SR13	800	11,6	165,0	N 8,5-10,5
Scirocco GTI	F/4	79,5 x 80	1588	110/6100	14,0/5000	9,5:1	2400	1404/1372	3885 x 1625 x 1310	175/70HR13	800	8,8	185,0	S 9-11
Passat	F/4	75 x 73,4	1297	55/5500	9,4/2500	8,5:1	2470	1340/1335	4190 x 1600 x 1360	155SR13	880T	16,0T	150,0T	N 10,5T
Passat S	F/4	79,5 x 80	1588	75/5600	12,1/3200	8,2:1	2470	1340/1335	4190 x 1600 x 1360	155SR13	860	13,0	160,0	N 9-11
Passat LS	F/4	79,5 x 80	1588	85/5600	12,7/3200	8,2:1	2470	1340/1335	4190 x 1600 x 1360	175/70SR13	860	11,8	170,0	N 9,5-11,5
Passat Variant	F/4	75 x 73,4	1297	55/5500	9,4/2500	8,5:1	2470	1340/1335	4220 x 1600 x 1360	155SR13	920	16,5	145,0	N 9-11
Passat LS Variant	F/4	79,5 x 80	1588	85/5600	12,7/3200	8,2:1	2470	1340/1335	4220 x 1600 x 1360	175/70SR13	920	11,8	170,0	N 9,5-12
181	H/B4	85,5 x 69	1584	48/4000	10,2/2000	7,3:1	2400	1355/1445	3780 x 1640 x 1620	185SR14	900T	27,1T	120,0T	N 13,1T

F = Frontantrieb; H = Heckmotor; K = konventionell (Motor vorn - Antrieb hinten); Zylinder ohne Zusatz = Reihenantrieb; V = V-Motor; B = Boxermotor; W = Wankmotor; T = Testwert; N = Normalkraftstoff; S = Superkraftstoff; D = Dieselmotor; 1) = hinten: 215/60VR15; 2) = hinten: 215/60VR15; 3) = hinten: 225/50VR16.

Stand: 1. September 1976



Besser Kraft als Protz

Stärke stellt etwas dar, Angeberei stellt sich bloß. Der Saab 99 ist ein ehrliches Auto.

Kerngesunde 2-Liter Triebwerke mit Leistungen bis 118 PS. Behende statt behäbig. Außen verkehrsgerecht, innen menschengerecht. Vollgepackt mit Sicherheit und Ingenieurideen.

Sein Ruf ist allein durch die technische

Leistung entstanden und durch technische Leistung gedeckt.

Wenn Sie lieber auf breiter Spur daher kommen als großspurig, wenn Ihnen ein kluger Wagen lieber ist als ein klotziger:

Dann lassen Sie sich von den neun Modellen des Saab 99 beweisen, wie schön das sein kann: Ingenieurkunst ohne Pomp.

*(Das müssen Sie wissen, bevor Sie entscheiden:
„Alles über den Saab 99.“ Eine Mappe
voller Informationen. Fordern Sie sie an bei:
Saab Deutschland GmbH, Berner Straße 89,
6000 Frankfurt/Main 56 (Niedereschbach),
Telefon (0611) 5071028)*

SAAB

Viel Vernunft und viel Vergnügen

DER LANGZEITRE VON FULDA

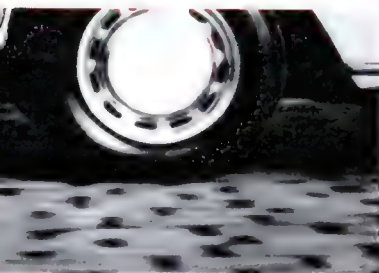
**Er meistert jede Fahrsituation.
Auch nach
vielen tausend Kilometern!**



Fulda
Stahlgürtelreifen

Rasant

IFEN



1. Kopfsteinpflaster, Schotterstraßen...
Auf unebener Straße zeigt die geschmeidige Langzeit-Polyester-Parkasse, was sie kann. Sie bleibt elastisch und stoßschluckend bis zuletzt und bürgt für hohen Fahrkomfort.



2. Autobahnfahrten, endlose Landstraßen...
der Langzeit-Stahlgürtel sorgt für geringen Verschleiß und niedrigeren Verbrauch. Folge: Längere Lebensdauer und Kraftstoffersparnis.



3. Plötzlicher Gewitterregen, nasse Fahrbahn...
das computer-entwickelte Langzeit-Profil gibt Ihnen auch dann nochstmögliche Sicherheit.



4. Spielende Kinder, ein plötzliches Hindernis...
die Langzeit-Gummimischung garantiert optimale Straßenhaftung und somit kürzeste Bremswege. Sie garantiert Langzeit-Sicherheit.

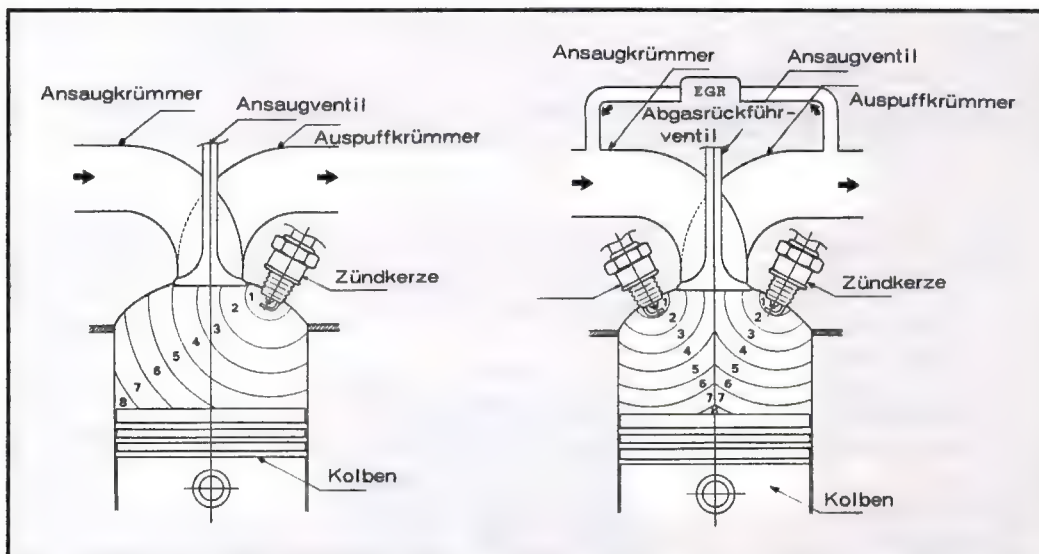
Nachrichten aus der Technik

Abgasarmer Nissan-Motor

Ab 1. 3. 1978 darf in Japan der Stickoxyd-Anteil im Abgas nur noch 0,25 g/km anstelle des jetzt geduldeten 0,85 g/km betragen. Im Hinblick auf diese verschärfte Vorschrift arbeitet

konventionellen Aufbaus erübrigen. Ob die Japaner die optimistischen Ergebnisse der Versuchsmotoren auch auf die Serie übertragen können, und ob auf den bislang zur Erzielung derart niedriger NOx-Werte unerlässlich erscheinenden Reduktionskatalysator verzichtet werden kann, bleibt abzuwarten. In den USA, wo die verschärfte NOx-Bestimmung

motostart genannt wird. Dabei handelt es sich um eine Fernsteuerung, mit deren Hilfe der Motor bei verschlossenem Wagen aus rund 300 Metern Entfernung gestartet werden kann. Seville-Eigner benutzen Remotostart hauptsächlich zum frühzeitigen Einschalten der in den USA beliebten Klimaanlage. Solcher Fernsteuer-Komfort ist nicht billig: Das Zubehör kostet umgerechnet rund 1400 Mark.



Verbrennungsvorgang im herkömmlichen Otto-Motor (links) und in der neu entwickelten, nur noch geringe Schadstoffanteile im Abgas garantierenden Nissan-Maschine.

Der Nissan-Motor arbeitet mit Doppelzündung, Abgasrückführung und soll eine besonders gleichmäßige, schnelle Verbrennung des optimal aufbereiteten Gemischs gewährleisten.

Nissan an einem Hubkolbenmotor, der neben günstigen Abgaswerten außerdem geringeren Benzinverbrauch sowie ein unproblematisches aussetzerfreies Laufverhalten aufweisen soll.

Der „NAPS“ genannte Motor (Nissan-Anti-Pollution-System) arbeitet mit optimalem Kraftstoff-Luftgemisch, Abgasrückführung (vom Auspuff- zum Ansaugkrümmer) und mit zwei Zündkerzen pro Brennraum. Die Doppelzündung soll ein besonders schnelles und gleichmäßiges Verbrennen des Gemischs gewährleisten.

Als weiterer Vorteil des Nissan-Motors wird dessen einfache Konstruktion genannt, durch die sich kostspielige Änderungen des

ebenfalls schon 1978 rechtskräftig werden sollte, konnten die Autohersteller wegen ungelöster technischer Probleme vorläufig einen Aufschub erwirken.

Seville mit Pfiff

In den Vereinigten Staaten bieten einige Cadillac-Händler den Seville neuerdings mit einem Extra besonderer Art an, das Re-



Fernsteuerung Remotostart



Frische Batterien im Tausch

Tankstelle für Elektroautos

In Düsseldorf wurde die erste Elektro-Tankstelle der Welt eingeweiht. Ihre Einrichtung ist Bestandteil des von der Gesellschaft für elektrischen Straßenverkehr mbH (GES) durchgeführten Versuchs zur Erprobung von Elektrotransportern.

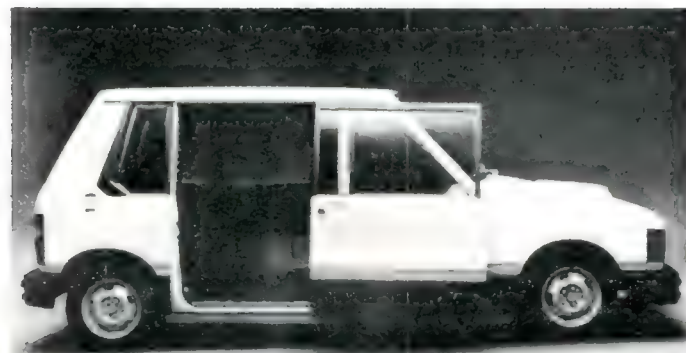
Nachrichten aus der Technik

Rund 20 Wagen der in Düsseldorf ansässigen Elektrizitätsversorgungs-Unternehmen zählen zu den Stammkunden der neuartigen Tankstelle. Den Strom für den täglichen Betrieb beziehen die Transporter in der Regel zwar aus den Steckdosen an ihren Standplätzen, doch müssen ihre Batterien in regelmäßigen Abständen gewartet und neu geladen werden. Dazu laufen sie diese E-Tankstelle an und erhalten innerhalb von fünf Minuten im Tausch einen frisch gewarteten, nachgeladenen Energiespeicher.

Für die Zukunft hat die GES ein umfangreiches Elektrotankstellennetz geplant, an das alle Großstädte in den Ballungsgebieten angeschlossen werden sollen.

Volvo-Studie: City Taxi

Für eine Ausstellung im New Yorker Museum of Modern Art, auf der neue



Viereinhalb Meter langes City Taxi von Volvo

Transportlösungen für Großstadt-Bewohner gezeigt werden, baute Volvo ein City Taxi, das ausschließlich Studienzwecken dient. Das einem Lieferwagen ähnliche Auto ist mit einer Länge von knapp viereinhalb Metern für ein City Taxi ziemlich groß ausgefallen. In dem von der Fahrerkabine durch eine Wand

getrennten Passagierraum befindet sich eine Sitzbank, die für zwei, maximal drei Fahrgäste Platz bietet. Bei Bedarf kann im Passagierraum zusätzlich ein Klappsitz aufgeschlagen werden, der dann allerdings den Platz beansprucht, der eigentlich dem Gepäck zugeordnet ist.

Die Schiebetür auf der rechten Seite und die niedrige Türschwelle sollen Passagieren den Einstieg erleichtern. Klimaanlage, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber, Stereo-Anlage und Kühlschrank dienen dem Komfort von Gästen und Fahrer. Anstelle der Sicherheitsgurte, die von Taxibenutzern erfahrungsgemäß nur ungern angelegt werden, baute Volvo für die Fahrgäste eine gepolsterte klappbare Barriere ein.



Platz für drei Passagiere

Als Antriebsquelle des City Taxis wurde ein Sechszylinder-Diesel-Reihenmotor mit 70 PS (52 kW) Leistung vorgesehen. Die Kraftübertragung erfolgt über ein automatisches Getriebe auf die Vorderräder.

Bislang bestehen laut Volvo keine konkreten Pläne, das raumökonomisch ungünstige Taxi weiterzuentwickeln.



Arthur
Westrups

Fragestunde

Heute: Was verstehen Sie unter Leistungsgewicht?

„Vom Motor her gesehen ist das die Verrechnung, was ein Kilogramm an PS bewegt. In der Zulassung steht's drin: Wenn der Wagen soundsoviel Kilogramm hat, und dann rechnet man aus, in wieviel Zeit er von 0 auf 100 beschleunigt.“

Josef V., 25,
Feuerwehrmann

„Da habe ich keine Ahnung, da kann ich mir nichts drunter vorstellen. Vielleicht ist das die Leistung, die der Motor bringen muß. Wissen Sie, ich lese diese Angaben in den Prospekten nicht.“

Horst L., 28,
Kaufmann

„Was weiß ich. Wahrscheinlich handelt es sich darum, wie schwer das Auto ist und wieviel es zu ziehen hat, dementsprechend ist die Leistung mehr oder weniger. Das ist doch ganz logisch.“

Marie-Luise von B., 43,
Hausfrau

„Leistungsgewicht? Ich könnte mir vorstellen, daß es ausdrücken soll, was der Motor leistet im Bezug auf das Gesamtgewicht des Wagens.“

Fritz K., 29,
Textilkaufmann

„Das ist, glaube ich, Gewicht durch PS, und das sind dann die Kilogramm/

PS. Davon hängt die Geschwindigkeit ab und auch die Zugkraft.“

Gerhard D., 29,
Postbeamter

„Ich kann mir nichts drunter vorstellen. Ich könnte mir allerdings denken, daß die Leistung vom Gewicht abhängt. Je schwerer das Auto ist, und wenn es dann einen kleinen Motor hat, dann ist eben nicht mehr viel los mit der Leistung.“

Uwe W., 26,
Vermessungstechniker

„Unter dem Leistungsgewicht verstehe ich die Leistung von dem Gewicht, das der Motor noch gut verkraftet. Ob man darunter das reine Leistungsgewicht versteht oder das Ladegewicht, das kann ich nicht genau sagen.“

Moritz E., 54,
Buchbinder

„Das ist das Gewicht, das das Auto transportiert, mit anderen Worten: Wieviel man aufladen kann.“

Gerhard B., 27,
Bäcker

Hier erklärt die Testabteilung von auto motor und sport den Fachbegriff:

Das Leistungsgewicht ist ein Kennwert für das Verhältnis von Fahrzeuggewicht zu Motorleistung. Es wird in kg/PS ausgedrückt und gibt an, wieviel Kilogramm von einem PS bewegt werden müssen. Der Wert des Leistungsgewichts läßt ziemlich exakte Rückschlüsse auf das Temperament eines Autos zu. Schwach motorisierte Serienwagen bringen es beispielsweise auf ein Leistungsgewicht um 20 kg/PS, Mittelklasseautos auf bis zu 10 kg/PS, und Rennwagen erreichen sogar Werte bis zu 1 kg/PS. Nach dem neuen Maßsystem wird dieses Verhältnis übrigens umgekehrt angegeben, in Kilowatt pro Tonne (kW/t).



Neu: *Allegro* - Austin der Familienfreund

Beim neuen Allegro hört die Freundschaft nicht auf, wenn es ums Geld geht. Er ist bescheiden im Anschaffungspreis und sparsam im Verbrauch. Er ist ein Freund der harten Arbeit und der sanften Tour. Schnell und sicher befördert er die größten Familien. Mit Kind und Kegel, Sack und Pack. Dabei sitzen alle wie in Abrahams Schoß. Und die ganze Familie ist stolz auf ihn. Der Allegro – ein wahrer Freund mit viel Familiensinn.

Zu Familienpreisen mit Komplett-Ausstattung: Liegesitze, Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorne, wartungsfreie Hydragasfederung, Unterbodenschutz, Hohlraumbehandlung, beheizbare Heckscheibe, Drehstromlichtmaschine, Gürtelreifen 165/70 SR 13 und beim Allegro 1500 sogar 5-Gang-Getriebe. Selbstverständlich 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung.

Allegro 1100	DM 8.590,-
Allegro 1300*	DM 9.590,-
Allegro 1500*	DM 10.250,-
Allegro 1300 Kombi	DM 9.890,-

*Gegen Aufpreis mit Automatik (Unverbindliche Preisempfehlungen)

Über 8000 Service-Stationen in Europa.



**Austin
Leyland**

Importeur: A. Brüggemann+Co GmbH, Harffstr. 53, 4000 Düsseldorf, Tel. 0211/78181

Erinnern Sie sich?

Neu war das Abenteuer Automobilbau für die schwäbische Fabrikanten-Familie Gutbrod nicht, als sie bald nach dem Zweiten Weltkrieg beschloß, Deutschlands autoarme Straßen mit Kraftwagen aus eigener Produktion zu bevölkern.

Wilhelm Gutbrod hatte zuvor schon die Motorräder der Marke Standard angefertigt sowie mit kleinen Personen- und Nutzfahrzeugen experimentiert. Als sichere Einnahmequelle allerdings diente dem Hause landwirtschaftliches Gerät, vor allem ein Motormäher — ein Erwerbszweig übrigens, mit dem zumindest die Marke bis heute überleben konnte.

Entwurf von Meisterhand: Gutbrod Superior.

Für den Einstieg ins Auto-geschäft der Nachkriegsjahre hatte sich der Junior Walter Gutbrod die Mitarbeit absoluter Spitzenkräfte gesichert. Den Zweizylinder-Zweitaktmotor seines Kleinkraftwagens ließ er von Professor Schnürle entwerfen, dessen Umkehrspülung das Zweitaktverfahren revolutionierte.

Als technischer Leiter der kleinen Autofabrik zu Plochingen am Neckar wurde Dr. Hans Scherenberg enga-

giert, der bis heute am gleichen Fluß, jedoch einige Kilometer stromab, in Untertürkheim im Vorstand von Daimler-Benz residiert.

Die Entwicklungsarbeit des Spitzen-Teams geriet denn auch wahrhaftig mustergültig. Ohne übertriebenen Aufwand war eine fortschrittliche und von der Anlage her zukunftsichere Konstruktion entstanden.

Die Karosserie des zweisitzigen Coupés mit Rolldach

zeigte kompromißlos die damals neue und produktionstechnisch günstige Pontonform. Und mit vergleichsweise bescheidenen Mitteln konnten ihre Gestalter den Luftwiderstandsbeiwert auf c_w 0,39 senken — ein Wert, der auch bei heutigen Autos noch lobend vermerkt wird. Andererseits freilich war die Karosserie auch in höchst schädlicher Weise ihrer Zeit voraus: Zu Beginn der fünfziger Jahre verlangte der Markt nach bürgerlichen Viersitzern und nicht nach zweiplätzigen Spielwaren.

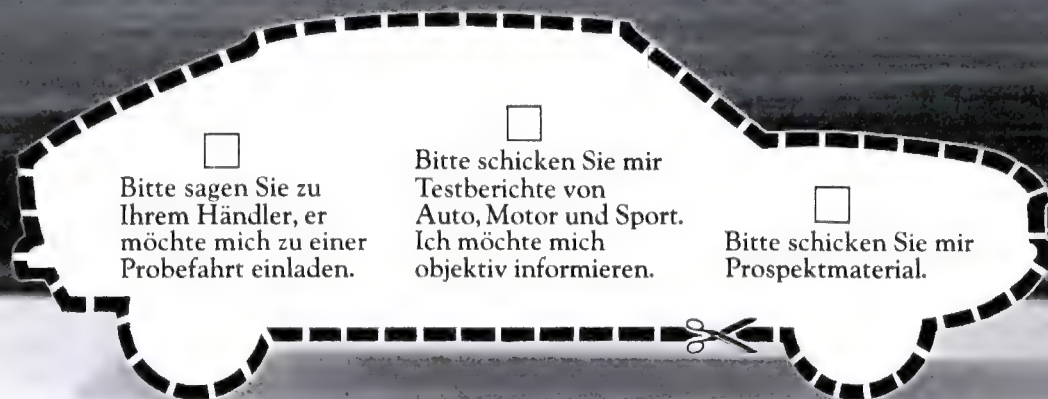
Den Autokäufer von heute würde vermutlich eher der Zweizylinder-Zweitaktmotor schrecken, der damals noch keineswegs als Makel galt. Vielmehr hatte DKW mit



Gutes Aussehen und fortschrittliche Technik nutzten dem Gutbrod wenig, der Markt verlangte damals einen Viersitzer

**63 PS. 1200 CCM.
154 SPITZE.
VERSTELLBARES
LENKRAD.
SUPERGROSSER
INNENRAUM.
4 SCHEIBENBREMSEN.
4 TÜREN.
FÜR 10.000 DM.***

* unverbindliche Preisempfehlung ab Werk DM 9.989,80.



Wenn Sie wissen wollen, welches Auto Ihnen in so hohem Maß Leistung und Sicherheit bietet, dann schneiden Sie das schraffierte Auto aus, kleben Sie es auf eine Postkarte; kreuzen Sie an, was Sie von uns haben wollen; und schicken Sie uns das ganze an Alfa Romeo Vertriebsgesellschaft, 6230 Frankfurt/M.-Griesheim, Lärchenstr. 110. Wobei Sie bitte nicht vergessen, Ihre Adresse nicht zu vergessen.

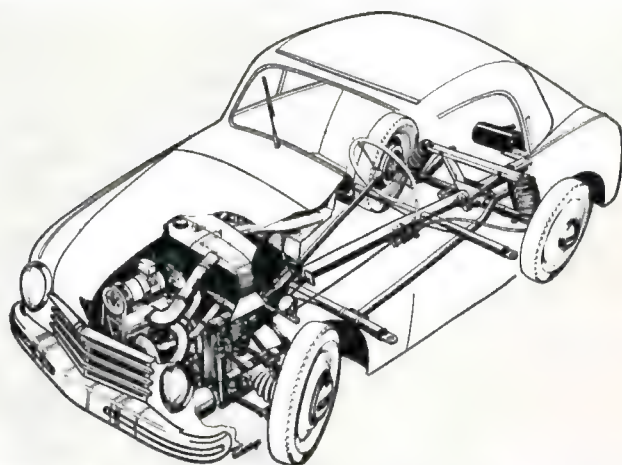
Erinnern Sie sich?

solchen Motoren in weiten Kreisen ein eher positives Zweitaktbewußtsein ausgelöst. Und im Vertrauen darauf schickte sich Gutbrod sogar an, die Entwicklung des Zweitakters mit Macht voranzutreiben.

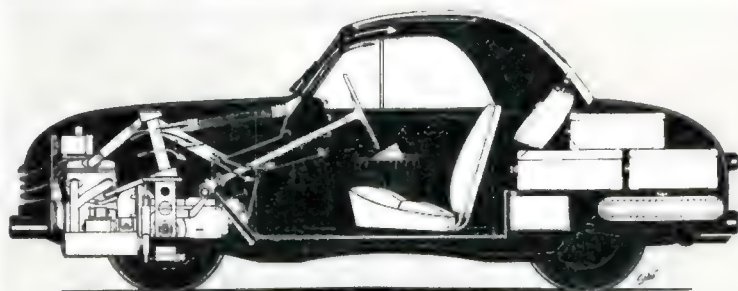
Der hauseigene Zweizylinder-Zweitaktmotor kam zunächst mit 593 cm³ und 20 PS (14,7 kW) zum Einsatz. Ab 1952 folgte dieser Version eine größere mit 663 cm³ und 26 PS (19,1 kW). Schon gegen Ende der 600er Epoche aber hatte eine Gemeinschaftsentwicklung mit Bosch und Goliath die ersten Erfolgsergebnisse gezeigt: Durch eine mechanische Direkteinspritzung und eine separate Frischölschmierung versprach hier eine leistungsfähigere, sparsamere und geruchärmere Zweitakt-Generation heranzureifen.

Die 700er Einspritzmaschine leistete 30 PS (22,1 kW) und brauchte weniger als der Vergasertyp. Ein solcher Gutbrod Superior pflegte mit 6,5 bis 7,5 L/100 km auszukommen. Er konsumierte also ebensoviel wie heute ein gleich starkes Zweitakt-Motorrad.

Die Fahrleistungen von Gutbrods Klein-Coupé trugen ihm zu Lebzeiten den Ruf einer gewissen Sportlichkeit ein, der auch durch die erfolgreiche Teilnahme an Rallyes und Zuverlässigkeitsfahrten untermauert wurde. Inzwischen freilich würde kein Mensch mehr die Fahrt im Einspritz-Gutbrod als atemberaubend empfinden: Das Auto erreichte etwa 115 km/h, und beim Beschleunigen verstrichen zwischen 0 und 90 km/h immerhin 26 Sekunden. Mitschuldig am verhaltenen Temperament war zweifellos



Fahrwerk: Zentralrohrrahmen und Einzelradfederung



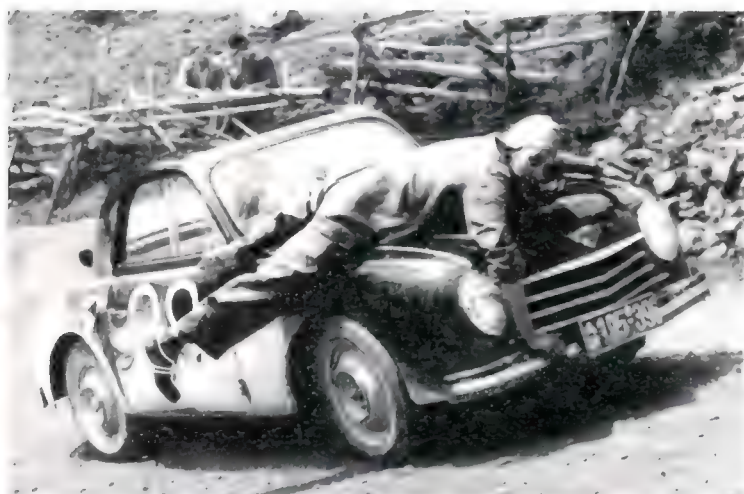
Raumaufteilung: viel Platz für Motor und Gepäck

JACK DANIEL'S

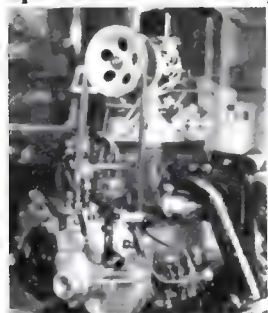
wenn Sie sich ihn leisten können



Weich und mild, weil durch
Tennessee-Ahornholz gefiltert —
drop by drop — Tropfen für Tropfen



Sporteinsätze: Traktionsprobleme an der Turacher Höhe



Einspritzmotor



Limousine: zu spät gestartet

die Beschränkung auf ein Dreiganggetriebe mit geradezu grotesk großen Gangabständen.

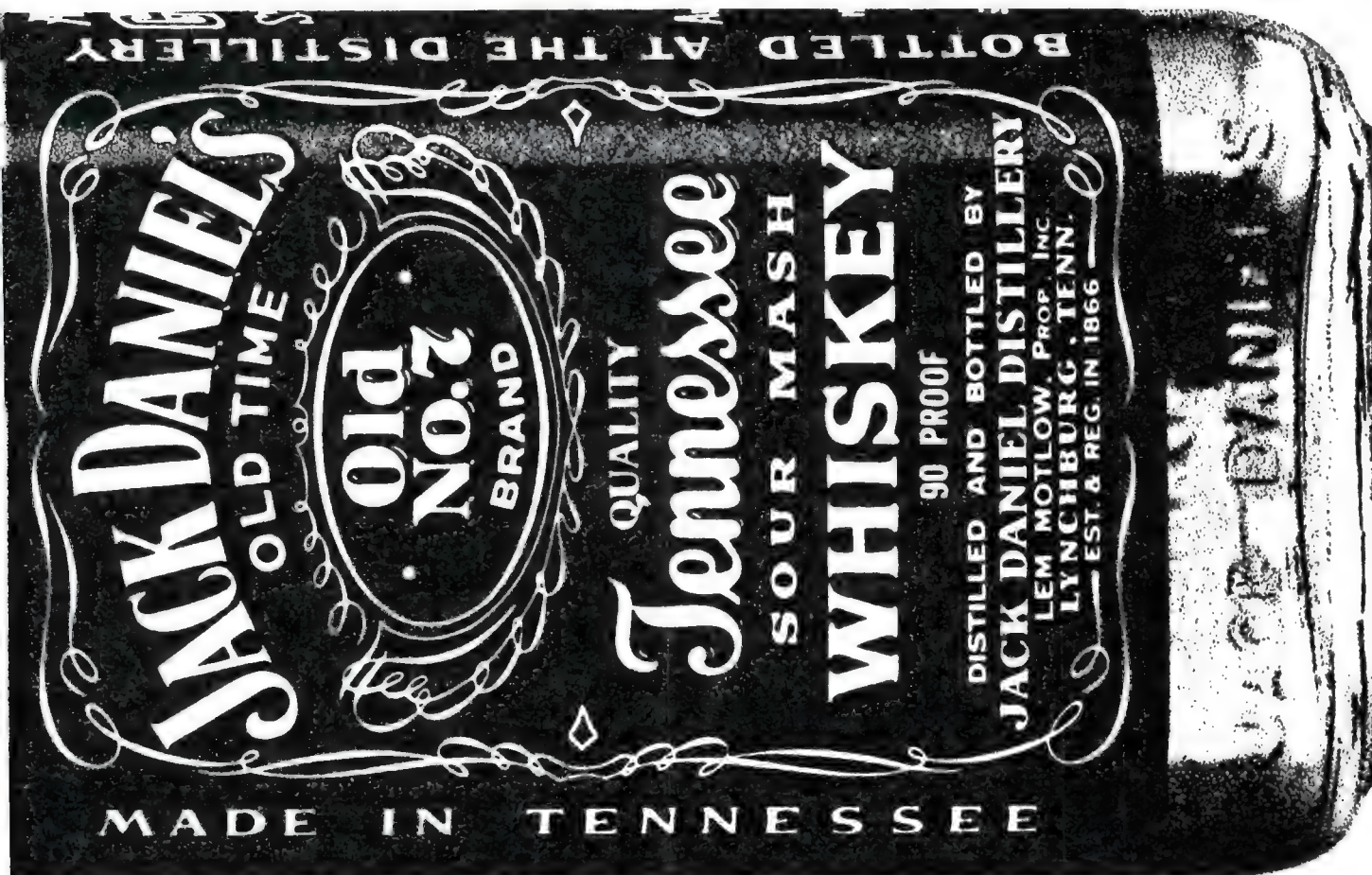
Weit mehr als das Antriebsaggregat trug die Fahrwerkskonstruktion zum sportlichen Ruf des Gutbrod bei. Dr. Scherenberg lieferte hier eine für die damalige Zeit beispielhafte Lösung, nicht unähnlich der des Zeitgenossen Mercedes 170 S. Die Führung der angetriebenen Vorderräder übernahmen doppelte Dreieckslenker, dazu Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer. Hinten waltete eine Pendelachse ihres Amtes, die sich ebenfalls gegen Schraubenfedern abstützte.

Die Einzelradfederung war — gemessen am damaligen Stand der Technik — betont weich ausgelegt, was einem sicheren Fahrverhalten offenbar nicht im Wege

stand. Denn des Gutbrods diesbezügliche Eigenschaften wurden 1951 in auto motor und sport als ziemlich rennwagenmäßig beschrieben. Beigetragen hat dazu sicherlich die extrem direkt übersetzte Zahnstangenlenkung, zwischen deren Anschlägen weniger als zwei Lenkradumdrehungen nötig waren, was um so erstaunlicher ist, als der Wendekreis nur neun Meter betrug.

Mit Preisen zwischen 4500 und 5800 Mark kosteten die Gutbrod etwa ebensoviel wie die Käfer jener Tage, und das beschränkte ihren Käuferkreis denn auch auf die bescheidene Zahl von 8000 Individualisten. Das Geschäft lief von 1950 bis 1954. Dann mußte sich die Familie Gutbrod nicht nur aus dem Auto-Abenteuer, sondern auch aus ihrer finanzgeschwächten Firma zurückziehen.

-cpb-



Als der Führerschein eine Mark kostete

B. Busch blickt in den Rückspiegel: 1938.

Die „Italienischen Eisdielen“ kommen in Mode. Und die „Automaten-Restaurants“ (ein belegtes Brötchen für'n Groschen). Man wirft eine Münze ein und zieht sich was. Mit Vorliebe nach dem Kino. Luise Ulrich spielt die Hauptrolle in „Versprich mir nichts“. Damals habe ich mich in sie verliebt. Bis ich sie auf die Wange küssen durfte, vergingen fünf- unddreißig Jahre. So ist das Leben.



Auto Union-Plakat

Im Januar 1938 steht in der Zeitung, Bernd Rosemeyer habe sich ein Sportflugzeug gekauft, eine zweisitzige Klemm. Ende Januar ist Bernd Rosemeyer tot. Rudolf Caracciola war am frühen Morgen des 28. Januar auf der Autobahn bei Frankfurt 436 893 km/h schnell gewesen. Auf Mercedes. Bernd Rosemeyer wollte auf Auto-Union schneller sein. Er traf mit dem Flugzeug ein. Sein Rekordwagen stand schon da. Aufgetankt, warmgelaufen. Zwei Stunden nach Caracciolas Rekordfahrt war Rosemeyer tot. Eine Windböe bei mehr als Vierhundert. Rosemeyers Sohn, der kleine Bernd, heiratet eines Tages die Tochter von Luise Ulrich. So ist das Leben. Versprich mir nichts. So hieß der eine Film. Und andere: Musik für Dich; Broadway-Melodie; Das

Geheimnis um Betty Bonn; Die fromme Lüge; Die Austerlilli; Capriolen; Schüsse in Kabine 7; Mittagessen 70 Pfennige. Das ist kein Filmtitel, sondern wahr. Ein Zimmer „mit fl. Wasser“ kostet zwei Mark. Ohne „fl. Wasser“ eins-fünzig. In Clermont-Ferrand stirbt André J. Michelin, der von den Pneus. Der Automobilfabrikant Emil Stoewer wird 65. Ernst Heinkel 50. Alfred Teves 70. Hermann Göring 45.



Auto Union-Pilot Rosemeyer

Es wird verkündet, daß der Volkswagen für 990 Mark zu haben sein wird. Man muß aber wöchentlich mindestens fünf Mark abzahlen und dann, wenn man ihn hat, noch eine Mark pro Woche aufbringen für Haftpflicht- und Kasko-Versicherung. Noch ist der Opel P 4 der Wagen fürs Volk. Er kostet 1938 so viel wie fünf kleine Kofferschreibmaschinen, weniger als eine 500er BMW, die R 51, nämlich nur 1450 Mark. Und doch sind das für die meisten Volksgenossen sechs bis sieben Monatsverdienste.

Am 13. 11. 1937 wird der Führerschein Klasse IV eingeführt. „Der Antragsteller braucht sich keiner Fahrprüfung zu unterziehen. Er braucht keine Fahrschule zu besuchen.“ Er muß nur eine Mark bezahlen. Dann hat er ihn. Noch

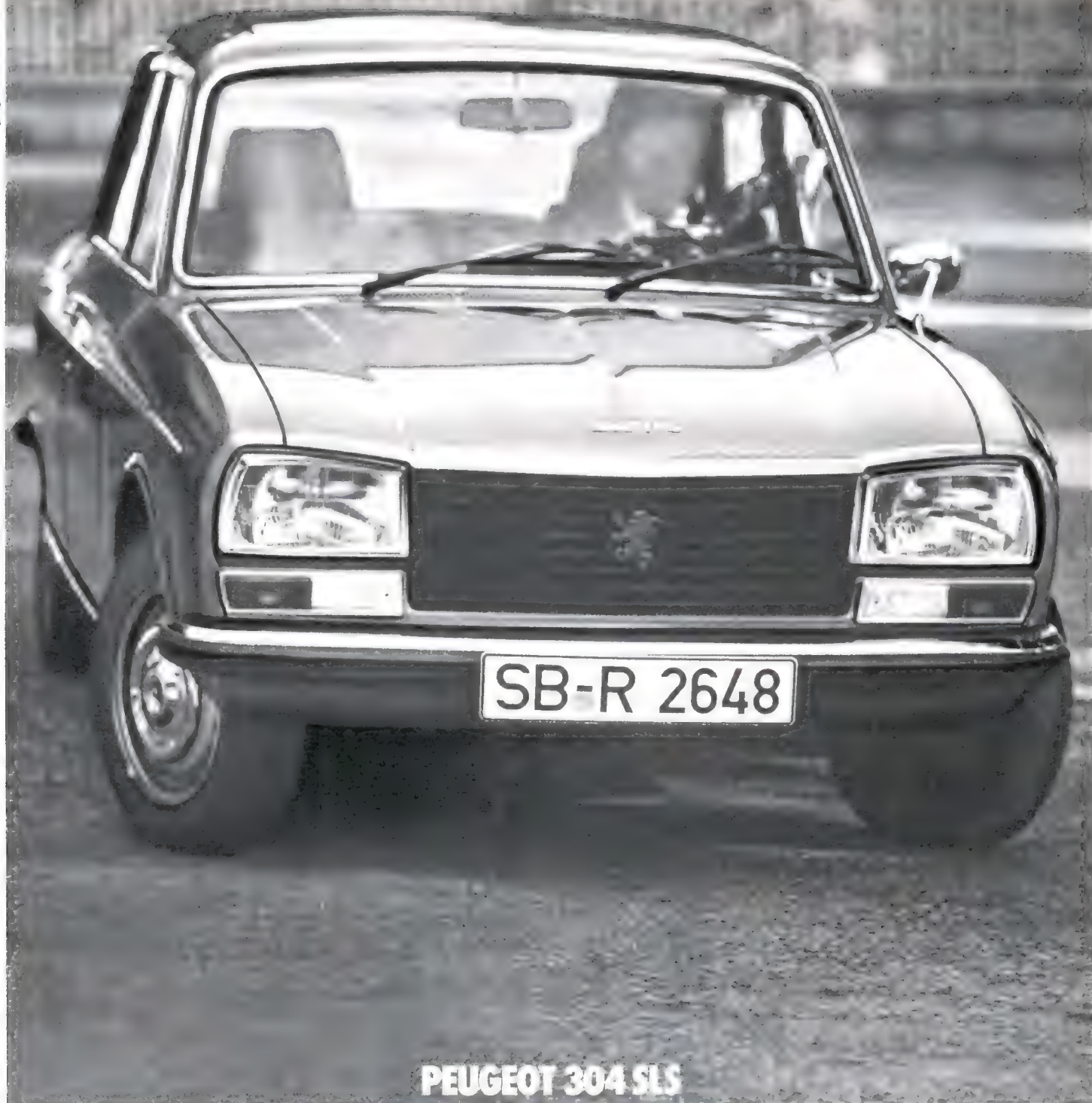
heute werden Lloyd- und Goggo-Motoren mit dem Ding gequält. Eigentlich war er ja ein Rückschritt, denn bis zu seiner Einführung gab es die „führerscheinfreien“ Kraftfahrzeuge bis 200 ccm Hubraum. Und zu ihnen zählte gar manches kleine Auto, auch die vielen Kleinlaster von Framo, Goliath, Rollfix. Und wie sie alle hießen.

Der neue Schein reicht nun bis 250 ccm. Mit ihm kann man also auch eine NSU „251 OSL“ fahren. Sie hat obengesteuerte Ventile, einen Leichtmetallkopf, Fußschaltung und sie machte auf der Autobahn 95 Sachen. Das war viel. Damals fuhren Opel P 4 und DKW 85 km/h. Der Mercedes 170 V schaffte 105.

Der Opel Super 6 mit dem Motor, der ab 1939 im Kapitän zu finden war, also mit einem 2,5 Liter-Sechszylinder, brachte es auf 118 und der Ford V8 mit 3,6 Liter Hubraum war 135 schnell. Das, was so unterwegs ist, fährt aber kaum über 70. Denn noch immer wimmelt es von kleinen BMW-Dixis und Hanomags und 4/20er Opels.

Auf den Reichsautobahnen, die gewaltig wachsen, schnürt man dahin und genießt vor allem „das herrliche Gefühl endloser Weite“. Wohl auch den Vorzug, nur selten schalten und bremsen zu müssen. Damals regierte noch die Seilzugbremse. Durch dieses Dahinrollen wurde auch Kraftstoff gespart. Und Reifen. Das war damals wichtig. „Es ist beabsichtigt, den in den nordwestdeutschen Mooren anfallenden Torf zur Herstellung von Öl und Benzin hereinzuziehen.“ In Japan läuft bereits ein Datsun mit Briketts. Sein Kohle-Generator senkt die Betriebskosten um 50 Prozent. Auch in Deutschland wird mit dem Kohle-Generator experimentiert. Am Stammtisch flaxt man: „Emma, leg noch'n Brikett nach! Ich will den Horch überholen!“

In Bulgarien wird „Petroleum“ gefunden, bei Varna. Es gibt einer Statistik zufolge mehr Automobile auf der Welt als Telefon-Apparate. Dennoch entläßt



PEUGEOT 304 SLS

Beispiel für ein konsequentes Konzept.

Wenn Sie darauf verzichten wollen, ein »Allerwelts-Auto« zu fahren, und sich stattdessen auf Ihren guten Geschmack verlassen, sollten Sie den PEUGEOT 304 SLS ins Auge fassen.

Der PEUGEOT 304 SLS ist ein bequemer Langstrecken-Wagen mit viel Platz für alle Fahrgäste, der dank seines temperamentvollen Motors und seiner kompakten Maße auch ein idealer Stadtwagen ist. Unter seiner zeitlos-eleganten, von Pininfarina gestylten Karosserie verbirgt sich modernste Automobil-Technik. Und entsprechend unserer Maxime »alles ins Auto hineinbauen – nichts hineinreden« haben wir den 304 SLS mit großzügigem Komfort ausgestattet. Folgende Beispiele verdeutlichen dieses Prinzip: 4 Türen • Stahl-Schiebedach • Liegesitze • Automatik-Gurte • elektrische Zeituhr • beleuchtete Heizungs-Bedienungshebel • großer ausgelegter und beleuchteter Kofferraum •

heizbare Heckscheibe. Und wie immer bei PEUGEOT: viel aktive und passive Sicherheit.

In der BRD: Jahresgarantie ohne Kilometerbegrenzung.

PEUGEOT 304 SLS (Abbildung): 1290 ccm • 75 DIN PS (55 kW) • 158 km/h. – Weitere Modelle mit z.T. anderer Technik/Ausstattung: 304 GL • 304 GL Diesel • 304 Break GL • 304 Break GL Diesel • 304 Break SL.

Informationen über das PEUGEOT 304-Programm von Ihrem PEUGEOT-Vertragshändler oder von
PEUGEOT AUTOMOBILE DEUTSCHLAND GMBH
Postfach 537, 6600 Saarbrücken.



Das Zeichen für Automobil-Verstand

PEUGEOT

Uniroyal weiter im Aufwind



Auszug aus einem Interview von Harald Posny, Wirtschaftsredaktion der „Welt“ mit Karl-Heinz Kufferath, Sprecher des Vorstandes der Uniroyal AG, Aachen

Frage: Die Reifen-Hersteller in der Bundesrepublik befinden sich in einem extrem harten Wettbewerb, der sich teilweise in ruinösen Preisen auswirkt. Wie hat sich das Geschäftsjahr 1975 bei der Uniroyal AG entwickelt?

Kufferath: Wir haben 1975 einen Umsatz von 328 Millionen DM erreicht. Das waren 10 Prozent mehr als Jahr zuvor. Mit dieser Steigerung können wir sehr zufrieden sein.

Frage: Hat sich die günstige Entwicklung bei Uniroyal im 1. Halbjahr 1976 fortgesetzt?

Kufferath: Ja. Die Umsätze lagen wieder etwas über 10 Prozent höher als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum.

Frage: Hat der Ertrag 1975 und im 1. Halbjahr 1976 mit der Umsatzentwicklung Schritt gehalten?

Kufferath: Uniroyal hat im Geschäftsjahr 1975 einen Bilanzgewinn in Höhe von 12,8 Millionen DM erwirtschaftet. Für 1976 erwarten wir ähnliche Zahlen.

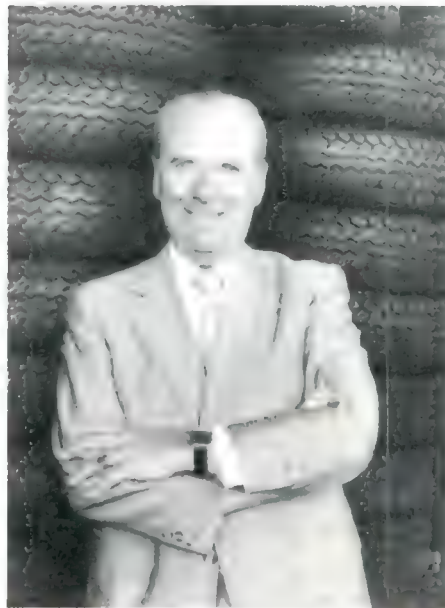
Frage: Wie kommt es, daß sich Uniroyal im Vergleich zu den Mitbewerbern auf dem Markt so gut gehalten hat?

Kufferath: Dafür gibt es eine ganze Reihe von Gründen. Aber zwei scheinen mir ausschlaggebend zu sein: einmal ist es unser europäisches Verbundsystem, das uns – neben anderen Vorteilen – günstige Herstellungskosten sichert. Zum anderen die Tatsache, daß wir durch unser Produkt im Ersatzgeschäft ein absolut transparentes Preis- und Rabattsystem praktizieren können.

Frage: Wie hat sich die Produktion entwickelt?

Kufferath: Uniroyal arbeitet in einem europäischen Verbundsystem. Wir ha-

ben im EG-Raum vier Fabriken, die Reifen herstellen, und zwar nach den gleichen Spezifikationen, den gleichen Herstellungsverfahren und auf baugleichen Maschinen. Alle vier Werke arbeiten nach einem europäischen Produktionsprogramm in einen Pool, aus dem dann die europäischen Märkte über unsere Verkaufsorganisationen versorgt werden. Insofern hat das, was zum Beispiel in Aachen produziert wird, mit dem, was wir in der Bundesrepublik verkaufen, nichts zu tun. Ich kann also Ihre Frage nicht direkt beantworten. Wir arbeiten aber in unseren vier Werken mit voller Produktionskapazität.



Frage: Wenn wir uns das Reifengeschäft genauer ansehen, in welchem Bereich hat es auf dem Markt Steigerungsraten gegeben? Und wo sank der Absatz?

Kufferath: In den ersten sechs Monaten dieses Jahres gab es im Ersatzgeschäft folgende Veränderungen gegenüber 1975: Das Pkw-Reifengeschäft ist stück-

zahlmäßig um 6,5 Prozent gesunken. Bei den kleinen Lkw-Reifen war der Rückgang mit über 10 Prozent noch stärker. Nur die großen Lkw-Reifen erreichten eine Steigerung von über 20 Prozent.

Frage: Was sind die Gründe für diese Entwicklung?

Kufferath: Im Pkw-Bereich war es zunächst einmal der Umstand, daß moderne Stahlgürtelreifen eine viel längere Lebensdauer haben als die früher üblichen Reifen. Und da heutzutage eher weniger gefahren wird als noch vor Jahren, bedeutet das natürlich einen erheblich längeren Zeitraum, bis der Kunde neue Reifen benötigt. Ein nicht unerheblicher Faktor waren auch die sehr starken Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in diesem Jahr. Denn diese Besitzer von Neuwagen fallen ja als potentielle Kunden zunächst einmal aus. Ein gewisser Einfluß kam auch von der neuen spikelosen M+S-Reifen-Generation. Da diese Reifen Fahreigenschaften haben, die sich viel weniger als früher von denen der Sommerreifen unterscheiden, hat sich ein Teil der Verbraucher entschlossen, nicht mehr von Winter- auf Sommerreifen überzuwechseln. Und auch diese Leute sind als potentielle Käufer ausgefallen.

Frage: Gilt das auch für das Lkw-Reifengeschäft?

Kufferath: Ja. Bei den kleinen Lkw-Reifen hat sich sicher auch die längere Lebensdauer moderner Stahlgürtelreifen ausgewirkt. Ganz besonders deshalb, weil wir für diese Fahrzeugkategorie eine neue Reifenkonstruktion mit einer enorm verbesserten Wirtschaftlichkeit, sprich: Kilometerleistung geschaffen haben. Dadurch wird erst in viel größeren Zeitabständen der Neu-

kauf von Reifen notwendig. Bei den großen Lkw-Reifen hat sich offensichtlich die konjunkturelle Entwicklung ausgewirkt.

Frage: *Wie sieht es bei der Erstausrüstung aus?*

Kufferath: Bedingt durch die hohen Zulassungszahlen der Automobilindustrie ist die Situation im Erstausrüstungsgeschäft sehr viel besser als im Ersatzgeschäft. Der Pkw-Reifenbedarf für Erstausrüstungen ist im 1. Halbjahr 1976 um mehr als 25 Prozent gestiegen, der für kleine Lkw-Reifen sogar um fast 50 Prozent. Nur bei großen Lkw-Reifen sank der Absatz, was zum Teil auf den Rückgang der sehr starken Lastwagenexporte in den Mittleren Osten im vergangenen Jahr zurückzuführen ist.

Frage: *Welche Vertriebswege benutzen Sie für den Absatz Ihrer Reifen?*

Kufferath: Wir kennen für unser deutsches Geschäft nur zwei Absatzwege, für die Erstausrüstung die direkte Belieferung der Automobilfabriken, für das Ersatzgeschäft die ausschließliche Belieferung des Reifenfachhandels. Der Fachhandel wiederum bedient sich im Großhandelsgeschäft verschiedener anderer Absatzwege wie Tankstellen, Warenhäuser und Supermärkte. Wir beliefern aber nur den Reifenfachhandel und haben auch nicht vor, dies zu ändern.

Frage: *Wie werden sich Ihrer Meinung nach bei der gegenwärtigen Marktlage die Reifenpreise in der Bundesrepublik entwickeln?*

Kufferath: Die Preise werden bedeutend langsamer klettern als etwa die Preise vieler Konsumgüter. Jede Preisüberlegung der deutschen Reifenindustrie ist schon seit langem von dem knallharten Wettbewerb mit ausländischen Herstellern bestimmt. Sie bringen Reifen aus ihrer Überschuß-Produktion zu Dumping-Preisen auf den deutschen Markt. Das ist zwar erfreulich für den Verbraucher, schnürt aber die deutschen Hersteller in gefährlicher Weise ein. Maßvolle Preiserhöhung sowohl im Ersatzgeschäft als auch in der Erstausrüstung wären dringend notwendig und sind längst überfällig.

Frage: *Wie groß ist Uniroyal eigentlich weltweit? Der Konzern ist ja der drittgrößte unter den traditionellen Reifenherstellern Amerikas.*

Kufferath: Weltweit hat unsere Gesellschaft 1975 einen Umsatz von knapp

2,2 Milliarden US-Dollar erreicht; etwas über die Hälfte davon stammte aus dem Reifengeschäft. Wir stellen weltweit täglich etwa 200 000 Reifen her. Charakteristisch ist der sehr starke Trend zum Stahlgürtelreifen, auch im amerikanischen Markt. Er hat unsere amerikanische Muttergesellschaft wie auch die anderen großen amerikanischen Reifenhersteller vor gewaltige Probleme bezüglich Entwicklung und Änderung der Produktionseinrichtungen gestellt. Die andere Hälfte des Umsatzes entfällt auf Chemikalien, Kunststoffe, verschiedene Industrieartikel aus Gummi, Sportartikel. Insgesamt stellt Uniroyal etwa 30 000 verschiedene Artikel her. Wir haben eine Vertriebsorganisation praktisch in allen Ländern der Welt und verfügen weltweit über 89 eigene Produktionsstätten.

Frage: *Ihre Muttergesellschaft, die Uniroyal Inc., hat ihren Sitz in den Vereinigten Staaten, die Uniroyal AG hat ihren Sitz in Aachen. Gibt es zwischen Mutter und Tochter europäisches Management?*

Kufferath: Ja. Wir haben eine europäische Zentrale in Lüttich. Ihr unterstehen die vorhin erwähnten vier Reifenfabriken in der EG, in England, Frankreich, Belgien und in der Bundesrepublik, darüber hinaus eine Reifenfabrik in der Türkei, eine Textilfabrik in Luxemburg und die Verkaufsorganisationen in den europäischen Ländern. Die Zusammenarbeit innerhalb Europas ist bei uns außerordentlich weit entwickelt. Charakteristisch für unser Unternehmen ist, daß sowohl das Management in Lüttich als auch das in Aachen fast ausschließlich aus Europäern besteht.

Frage: *Eine Frage zur Reifentechnik. Sind in absehbarer Zeit noch breitere Reifen für Pkw geplant?*

Kufferath: Wir sind der Meinung, daß wir mit dem Serie 70-Reifen, also einem Verhältnis von Höhe zu Breite von 0,7, ein optimales Produkt entwickelt haben. Jeder Reifen ist ein Kompromiß zwischen Größe wie Komfort, Seitenführung und Sicherheit. Und es sieht so aus, als ob sich beim 60er oder sogar 50er Reifen dieser Kompromiß nicht unbedingt in eine günstigere Richtung entwickeln würde. Wir können uns auf der anderen Seite aber auch nicht den Wünschen aus der Automobilindustrie entziehen, und die gehen eindeutig in die Richtung, mehr Platz für die Unterbringung der Bremsen zu bekommen. Da man den Außendurchmesser der Räder nicht zu vergrößern wünscht, bleibt dann eigentlich nur noch der Weg, den Reifen breiter und flacher zu

machen, um so mehr Platz für die Bremsen zu gewinnen. Ich glaube jedoch, es wäre verfrüht, heute schon eine einigermaßen exakte Prognose zu wagen.

Frage: *Werden in Ihrem Hause noch Spikereifen für bestimmte Märkte oder Einsatzgebiete produziert?*

Kufferath: In verschiedenen Ländern Europas sind heute noch Spikereifen gestattet, zum Beispiel in Frankreich, Österreich, in der Schweiz und in Skandinavien. In der Bundesrepublik ist die Weiterentwicklung der Spikereifen mit dem absoluten Verbot praktisch eingestellt worden. Angesichts der Situation in anderen europäischen Ländern ist die Entwicklungsarbeit bei uns natürlich nicht stehengeblieben.

Frage: *Wie könnte ein moderner Spikereifen aussehen?*

Kufferath: Ein moderner Spikereifen würde heute ein Stahlgürtelreifen sein mit weniger und kürzeren Spikes als früher und einem Kopfdurchmesser von nur 6 mm anstelle der früheren 9 mm. Alles das würde wesentlich straßenschonender sein, allerdings auch den Nachteil haben, daß die Spikes nicht mehr wie früher die Lebensdauer eines Reifens überstehen, sondern wesentlich früher verschlissen wären. Das würde ihre Erneuerung während der Lebensdauer des Reifens bedeuten. Irgendwelche konkreten Pläne, solche Reifen auch wirklich herzustellen, haben wir nicht. Wir sind der Meinung, daß unser neuer Rallye MS „PLUS“ Haftreifen ohne die Verwendung von Spikes ein hervorragendes Produkt ist, das nur auf nassem Eis nicht die Eigenschaften unseres früheren Spikereifen erreicht. Unter allen anderen Verhältnissen — auch der Spikereifen wurde ja viel mehr auf trockenen und nassen Straßen als auf nassem Eis gefahren — bedeutet er eine absolute Verbesserung.

Frage: *Wieviel wendet Uniroyal für Forschung und Entwicklung der Reifentechnik auf?*

Kufferath: Uniroyal wendet weltweit im Jahr etwa 60 Millionen US-Dollar für diese Zwecke auf. Ein Großteil davon wird hier in Europa ausgegeben. Das Forschungs- und Entwicklungszentrum für Europa befindet sich in Aachen. Es ist die einzige Stelle, die Spezifikationen für die Herstellung unserer Reifen an die europäischen Werke ausgibt. Damit ist auch garantiert, daß alle Reifen, die in irgendeiner unserer Produktionsstätten in Europa hergestellt werden, genau diesen Spezifikationen entsprechen.

Rückspiegel 1938

General Motors zum Jahresende 1937 dreißigtausend Arbeiter. Ein New Yorker Warenhaus richtet auf dem Dach einen Parkplatz ein. Und die New Yorker Polizei bespritzt flüchtende Fahrzeuge mit Säure, um sie später besser wiedererkennen zu können.

Ein Adler Trumpf Junior absolviert eine 50 000 Kilometer-Durchfahrt durch die Reichshauptstadt. Am Ende wurden 57 612 Schaltvorgänge, 69 101 Kupplungsbetätigungen und 98 173 Bremsungen registriert. Der Durchschnittsverbrauch an Benzin-Benzol-Gemisch betrug 7,55 Liter auf hundert Kilometer. Der Trumpf Junior hatte übrigens schon Lenkradschaltung und Frontantrieb. Er kostete mit seinem 1 Liter-25 PS-Motor 2950 Mark. Das war viel

Rekord und Sturm. Der Ford Eifel leistet aus 1157 ccm 34 PS. Das ist atemberaubend viel, denn gemeinhin entspringen dieser Hubraumgröße nur 25 PS. Audi baut schon einen Fronttriebler mit 2,2 Liter 55 PS-Motor. Als Cabriolet ist er ein bildhübsches Fahrzeug. Traumwagen aller Sportfahrer aber ist der BMW 328 mit 80 PS aus 2 Liter Hubraum. Das ist 1938 ein Hochleistungstriebwerk.

Die 200er Motorräder von Ardie bis Zündapp leisten allesamt 7 PS und kosten zwischen 500 und 600 Mark. Aber das Gros der Kleinmotorisierten sitzt auf dem 98er Fichtel & Sachs-Motor. Den bauen fast alle Fahrradfabriken in stabile Rahmen mit Federgabeln ein und verlangen dafür 300 bis 320 Mark. Man hat dann „ne 98er Sachs“, und streng genommen ist sie der Volkswagen jener Jahre.



Die Quick von NSU war 1938 das billigste Motorfahrzeug

Geld, weil man für 2500 Mark schon einen Opel Olympia bekam. Der billigste Mercedes war der zweitürige 170 V für 3750 Mark. Das billigste Motorfahrzeug war die NSU „Quick“ für 290 Mark.

Der große Mercedes „770“ ist mit seinen 230 PS der stärkste und mit seinem „Preis auf Anfrage“ wohl auch der teuerste deutsche Personenwagen. Der Maybach „Zeppelin“ holt aus 12 Zylindern und 8 Litern 200 PS bei nur 3000/min. Er kostet 33 800 Mark. Es gibt den Heckmotor-Mercedes, den 170 H. Es gibt noch die Stoewer-Typen Greif, Sedina und Arkona. Es gibt den herrlichen Wanderer W 25 K-Sportwagen mit Kompressor.

Der Fiat Topolino wird in Deutschland mit Sperrholz/Kunstleder-Karosserie geliefert. Er kostet 1800 Mark. Hano-mag baut vier Modelle: Kurier, Garant,

Vor wenigen Tagen besuchte mich ein Glückspilz. Der hatte 1976 noch eine fabrikneue, originalverpackte 98er Sachs von Presto aufgetrieben, Baujahr 1940. Ich drehte auf dem Ding ein paar Runden. Und ich muß Ihnen sagen, daß sich seine 2,3 PS aus 98 ccm bei 3200/min sehr gut anfühlen, lässig-leise und durchzugskräftig. Die Dinger hatten ein Zweiganggetriebe und brachten ihren Mann überall hin.

Wer mit vierzig marschiert, der muß sich auch nicht einpacken, als sollte er zum Mond geschossen werden. Man fuhr in Hemd und Hose. Und die Jugend träumte von einer Deutschlandfahrt auf einer Sachs. Auch ich. Und fuhr dann mit dem Fahrrad von Erfurt nach Schwarzburg.

Nüchtern betrachtet war in den dreißiger Jahren der Traumwagen der

meisten das Motorrad. Wer es zu einer 200er gebracht hatte, mit der er sonntags rausfahren konnte, der war schon irre glücklich, denn noch wenige Jahre vorher war man ohne Arbeit gewesen, und es hatte noch nicht einmal zu einem gebrauchten Fahrrad gereicht.

„Mit einer Zündapp wird der Sonntag doppelt schön!“ So wurde geworben. Und jeder war von der Wahrheit dieses Slogans felsenfest überzeugt. Wer sich auch noch einen Seitenwagen leisten konnte, der machte schon Camping, nannte es aber zelten. Es gab auch schon Wohnwagen. Sie waren für unsere heutigen Begriffe spartanisch eingerichtet. Eigentlich waren sie nur Schlafwagen. Gekocht wurde draußen auf Spiritus. Was damals in den Fachzeitschriften liebevoll gepflegt wurde, das war das „Reisefoto“. Landschaft mit Auto und Frauchen. Kinder pflücken Blumen, Opel steht mitten in der Wiese. Oder DKW fährt in Rothenburg ein. Mercedes auf der Alpenstraße, fescche Mutti streichelt glückliche Kuh. Man trägt helle Leinenkappen, fährt gern offen, sitzt auf dem Trittbrett, scherzt mit dem Tankwart, fährt vor dem Blauen Ochsen vor und langt den Koffer raus.

Da träumte sich's so schön vom Auto. Die Kurvengrenzgeschwindigkeit, die Beschleunigungs- oder Slalomsekunden, die Spitzengeschwindigkeit, oder gar die Frage, ob die Armaturen blendfrei verglast sind oder nicht, mein Gott, war das nebensächlich.

Ein Auto haben und reisen, das war das höchste Glück auf Erden. Die Firma Ihle in Bruchsal lieferte Sportwagen-Karosserien für 900 Mark, die man auf ein billig erstandenes BMW-Dixi-Fahrgestell setzen konnte. Mit einem Ihle-Sport war man dann, Spitze 75, ein ganz toller Hecht. Und Morgan in England baute wahrhaftig noch seine Dreiräder mit Zweizylinder ohv-Motor vornedran. Aber auch schon den Roadster, der von Südmotor in München importiert wurde.

Auf einem zeitgenössischen Foto einer alpenländischen Reparaturwerkstätte findet sich neben dem Werkstattsschild der in gleich großen Lettern gehaltene Sinnspruch: „Wer Gott vertraut, hat wohlgetan!“ Der Meister war sich offenbar seiner Grenzen bewußt.

A propos Grenzen: Die Ostmark kehrt heim ins Reich. Der Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen stellt

TABATIP DANKT JACKIE VON SHADOW-RACING FÜR SEINE 480-PS-LEIHWAGEN.



Das Formel-1-Geschäft ist ein hartes Betätigungsfeld, das ganze Männer fordert. Lorbeeren ernten hier nur Leute, die alles im Griff haben. Jackie Oliver – einer von ihnen. Der Ex-Formel-

TABATIP CIGARILLO RACING-SHOP



Tabatip-Shadow-Racing-Jacke.
Für Rennsport-Fans, die immer „in“ sind.

DM 17,50

Rennsaison '76.

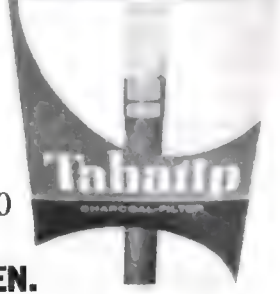
Ein neues Jahrbuch über die Rennszene im Taschenformat.

DM 3,95

1-Pilot und Cigarillo-Kenner managt das Tabatip-Shadow-Racing-Team mit Ideen und Cleverness, denn im 300-km/h-Tempo sind einmal getroffene Entscheidungen unwiderruflich. Nach einem spannenden Grand Prix entspannt er sich bei einer Tabatip, um in Ruhe Erfolgsbilanz zu ziehen. Durch die einzigartige Kombination erlesener Importtabake mit einem wirksamen Aktivkohle-Filter im Mundstück ist Tabatip angenehm mild und trotzdem aromatisch.

Gutes muß aber keineswegs teuer sein. Denn 10 Tabatip gibt es schon für DM 1,60 in jedem Tabakgeschäft.

TABATIP. BEMERKENSWERT WIE JENE, DIE SIE RAUCHEN.



Bestellcoupon: Hiermit bestelle ich im Tabatip-Racing-Shop folgende Artikel zum angegebenen Preis, zuzügl. Porto und Nachnahmegebühr:

☐ Exemplar(e) Rennsaison '76

☐ Racing-Jacken des Tabatip-Shadow-Teams der Größe klein / mittel / groß (zutreffendes bitte unterstreichen)

Name _____ Unterschrift _____

Adresse _____

Bitte ausschneiden und einsenden an Villiger Söhne GmbH, Abt. Tabatip-Racing, Postfach 1280, 7897 Tiengen

Rückspiegel 1938

sofort 15 Millionen Schilling bereit, damit die wichtigsten Straßen Österreichs staubfrei gemacht werden können. Und der Vorstand der Daimler-Benz AG stellt zehntausend Mark zur Speisung der hilfsbedürftigen Wiener Bevölkerung zur Verfügung.

Deutschlands Kraftfahrer entdecken ein neues Reiseland. Das heißt, sie kannten es ja schon: Paul Hörbiger und Hans Moser hatten Grinzing längst berühmt gemacht. Wolf Albach-Retty, dem wir die Romy und auch die Sissi verdanken, hatte uns das „Küß die Hand gnä Frau“ geläufig gemacht. Man wußte, daß sich im Prater das Riesenrad dreht, daß auf dem großen Fluß die Donaudampfschiffahrtskapitäne ihr Wesen treiben, daß der Taxi-Fahrer auf

dem Mailänder Motorradsalon erschien gleichzeitig eine Galbusera mit Achtzylinder V-Motor. Beides unglaublich, aber wahr. Der Norddeutsche Lloyd fährt für 320 Mark, alles inbegriffen, vierzehn Tage nach Madeira. In der Ju 52 der Lufthansa, die 16 Passagiere faßt, kann man sich für eilige Geschäftsbriefe eine Reiseschreibmaschine leihen. Daß man sogar während des Fluges darauf tippen konnte, beweist das gegenüber heute weitaus bessere Platzangebot. Heute gelingt es einem doch kaum, die Plastikgabel ins Salatblatt zu stechen, ohne den Nebenmann zu belästigen.

Major Haerle fliegt auf einer winzigen Klemm mit 80 PS Hirth-Motor (aus Stuttgart-Zuffenhausen) von Stuttgart nach Batavia und zurück – 30 000 Kilometer ohne Panne. Herr Trippel fuhr mit seinem ersten Schwimmwagen in

Kristina Söderbaum erwarten die Beschenkten, sondern ein Verkehrserziehungsfilm, etwas länger als der Siebte Sinn.

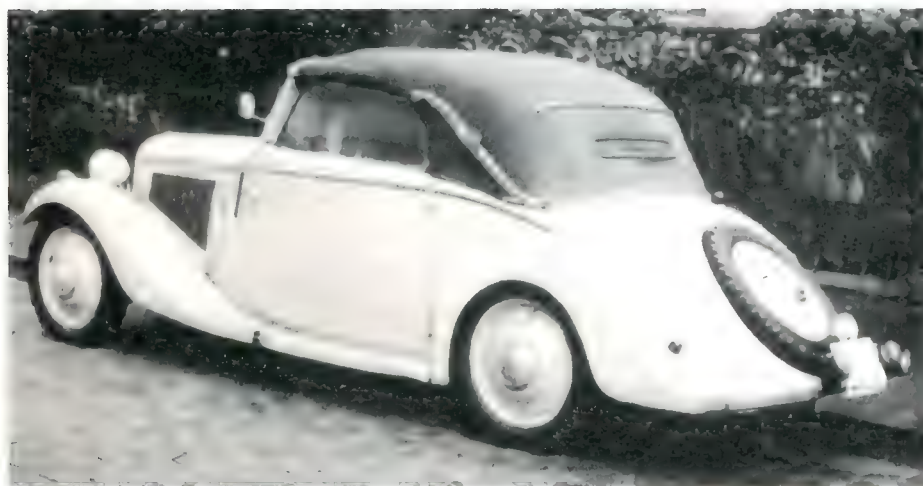
Weil wir gerade in Bremen sind: Carl F. W. Borgward ruft aus: „Im großen Hansa erscheinen Kurven wie Gerade. Und seine PS zählen doppelt!“ Man fährt bereits Diesel. Hanomag baut den Typ Rekord mit 1,9 Liter 32 PS-Dieselmotor und Mercedes-Benz den 260 D, der aus 2,6 Litern schon 45 PS holt. Der Staat freut sich darüber und verkauft den Diesel-Fahrern gegen Vorlage eines Zollerlaubnisscheines den Dieselmotorkraftstoff für 19 Pfennige. Normalbenzin kostet übrigens 36 Pfennige. Und eine Flasche Cröver Nacktarsch eine Mark.

Die Rennstrecken sind heute sicherer. 1936 wurde beim Training zum Kölner Stadtwaldrennen ein Röhr-Sportwagen gesichtet. Das war recht bemerkenswert, und einige Berichterstatter nahmen sich vor, darüber zu schreiben. Dann taten es alle. Denn der Röhr ging beim Training kaputt, als er in ein Rudel wild bremsender Sportgefährten hineinknallte, vor denen plötzlich ein Eisenbahnzug über die Rennstrecke fuhr.

Aber wir hatten den schnellsten Rennwagen (Caracciola auf Mercedes 437 km/h), das schnellste Landfahrzeug (Me 109, 610 km/h) und das schnellste Motorrad der Welt (Ernst Henne auf BMW 500 ccm mit Kompressor, 280 km/h) und waren ganz gute Dinge. Wir glaubten, es würde weiter aufwärts gehen.

In Wahrheit war 1938 das letzte Friedensjahr. Hinterher kann jeder wissen, daß er es damals eigentlich hätte wissen müssen. Ich habe es nicht gewußt. Ich nahm mir 1938 fest vor, spätestens 1943, mit einundzwanzig, Besitzer eines Sportwagens zu sein. Ich dachte an den Adler Trumpf Junior Sport. Seine vorderen Kotflügel schwenkten mit den Rädern mit, seine Türen waren tief ausgeschnitten, seine Motorhaube war lang und mit Lüftungsschlitzen übersät. Mir schwebte weiß vor, mit roten Lederpolstern.

Und was ich mir vornehme – also so um 1953 herum hatte ich ihn. Weiß mit roten Lederpolstern. Geliehen. Was 1943 war, darüber wollen wir kein Wort verlieren. Aber, wenn ich mich recht entsinne, war es ein mausgraues Auto, in dem ständig Gewehre herumlagen.



Der Adler Trumpf Junior kostete damals 2950 Mark

einem Steyr XII sitzt, auf den er in den zwanziger Jahren direkt vom Fiaker umgestiegen ist, und daß er einladend fragt: „Fahr'n ma Euer Gnaden?“

Manches wußte man nicht. Zum Beispiel, daß in Österreich ein Gräfford gebaut wurde. Wenn Sie erst Gräf und dann Ford sagen, werden Sie ihm gerecht. Es ist der Lizenzbau des Ford V8, den Gräf & Stift machen. Austro-Tatra baut den 1,2 Liter-Tatra in Lizenz. Und Steyr hat gerade das „Baby“ zur Welt gebracht, den Typ „50“ in Käferform mit Vierzylinder-Boxermotor. Aber er liegt vorn und ist wassergekühlt, und das Baby ist mit zweieinhalbtausend Mark für ein Volk, das auf ein ähnlich aussehendes, gleichstarkes Auto für 990 Mark wartet, viel zu teuer.

1938 stellte Puch eine 800er Vierzylinder-Seitenwagenmaschine vor. Auf

Rom mehrmals die Spanische Treppe hinauf und hinunter und dann durch den Tiber.

Den „Nationalpreis“ erhielten Dr. Ferdinand Porsche, Dr. Todt, Professor Messerschmitt und Professor Heinkel. Wer den VW, die Reichsautobahnen, die Me 109 (damals der Welt schnellstes Landflugzeug) und die He 111 gekannt hat, der muß zugeben, daß die Preisverteilung gerecht war.

In der Lotterie des Winterhilfswerkes gewann eine schlichte Volksgenossin einen echten Persianer im Wert von dreitausend Mark. Sie marschierte damit schnurstracks zum Eintopfen und gab so ein gutes Beispiel. In Bremen verschenkt man an Verkehrssünder Kinokarten. Aber nicht Hans Albers, Heinz Rühmann, Theo Lingens, nicht Marikka Röck, Winnie Markus oder

Fortschritt für Fortgeschrittene

Princess

Der neue Princess von Leyland bietet Fortschritt auf der ganzen Linie. Technischen Fortschritt in Leistung, Sicherheit und Komfort. Optischen Fortschritt im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Eleganz. Die große Linie des Fortschritts – spürbar bis ins kleinste Detail.

Der Bedienungs-Fortschritt:

Servolenkung (2200 HLS). Übersichtliche blendfreie Rundinstrumente. Kontroll-Leuchten für Sicherheitsgurte, Bremssystem und beheizbare Heckscheibe. Elektrouhr. Abblendbarer Innenspiegel.

Der Komfort-Fortschritt:

Vier Türen. Fünf Sitze. Liegesitze vorne. Fahrersitz in Längsrichtung und Höhe individuell verstellbar, ebenso Beifahrersitz beim 2200 HLS. Mittelarmlehnen, Kopfstützen vorne. 3-Stufen-Heizung. Steuerbare Frischluftdüsen.

Der Sicherheits-Fortschritt:

Einzelradaufhängung vorne und hinten. Breitspur-Fahrwerk. Frontantrieb. Gürtelreifen. Scheibenbremsen vorne. Servo-Zweikreis-Brems-System. Wartungsfreie Hydragas-Federung. Verbundglas-Frontscheibe.

Der Leistungs-Fortschritt:

Princess 1800 HL: Wassergekühlter 4-Zylinder-Reihenmotor, obengesteuert, Hubraum 1777 ccm, 82 DIN-PS bei 5.250 U/min. Vollsynchronisiertes 4-Gang-Getriebe. Benzinverbrauch: 10,86 Ltr. auf 100 km (DIN). Princess 2200 HLS: Wassergekühlter 6-Zylinder-Reihen-Motor, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 2189 ccm, 110 DIN-PS bei 5.000 U/min. Vollsynchronisiertes 4-Gang-Getriebe. Benzinverbrauch: 11,52 Ltr. auf 100 km (DIN). Gegen Aufpreis Borg-Warner-Automatik.

Unverbindliche Preisempfehlungen:

DM 14.550,- (1800 HL) **DM 16.750,-** (2200 HLS)



 **Princess
Leyland**

Leyland-Importeur: A. Brüggemann + Co GmbH, Harffstraße 53, 4000 Düsseldorf, Tel. 0211/78181

Entzugskur

Neues 1,6 Liter-Modell mit 90 PS Normalbenzin-Motor.

In der in Deutschland besonders umkämpften Mittelklasse haben die Autos des italienischen Fiat-Konzerns seit je einen schweren Stand. Dies bekam auch der im Jahre 1972 als Nachfolger des Fiat 125 präsentierte 132 nachhaltig zu spüren.

Erst als Fiat Anfang 1974 die 132-Reihe gründlich überarbeitete, gingen die Verkaufszahlen auf dem deutschen Markt nach oben. Die Änderungen waren vornehmlich kosmetischer Natur: Größere Seitenscheiben, geänderte Entlüftungsschlitze an den hinteren Dachpfosten, ein abgesenktes Wagen-

heck mit einer größeren Heckscheibe sowie ein neugestalteter Kühlergrill mit vier integrierten Halogen-Scheinwerfern sorgten für ein harmonische-

res Erscheinungsbild. Außerdem wurden neue Vordersitze mit verbesserter Formgebung sowie ein geändertes, funktionelleres Armaturenbrett installiert. Unverändert blieb jedoch das Zweinockenwellen-Triebwerk.

Vorzüge

- Drehfreudiger Motor
- Großer Innenraum
- Reichhaltige Ausstattung

Nachteile

- Hoher Kraftstoff-Verbrauch
- Stark untersteuerndes Fahrverhalten
- Unexakte Lenkung

Die Schönheitskur verfehlte ihre Wirkung nicht: Die Absatzzahlen erhöhten sich 1974 im Vergleich zum Vorjahr um 28,4 Prozent und zogen auch 1975 (15 380 Verkäufe) gegenüber 1974 nochmals um 23,3 Prozent an.

Um sicherzustellen, daß eine ähnliche Steigerungsrate auch 1976 realisiert



Eigens für den deutschen Markt konzipiert: der neue Fiat 132 GL 1600 mit 90 PS Normalbenzin-Motor

Fotos: Seufert

Aktion
Stern Europas

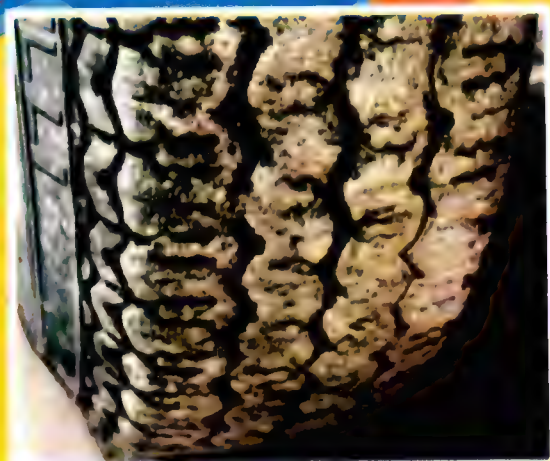
Der neue Meilen-Pirelli P3

Note „Sehr gut“



10 Europareisen ohne Reifenwechsel

10 Motor-Journalisten testeten den neuen Meilen-Pirelli. Sie schafften 10 Fahrten in die entferntesten Gegenden Europas mit nur einem Satz Reifen... eine Strecke, die länger als der Erdumfang ist. Das Urteil der 10 Journalisten: „Sehr gut ● Beeindruckend ● Auch bei Nässe ausgezeichnet ● Es gibt nichts Wirtschaftlicheres und Sichereres ● Überraschende Kurvenstabilität ● Beispielhaft bewährt ● Ein Super-Meiler ● Ein Gewinn für die Sicherheit ● Der neue Meilen-Pirelli hat mich überzeugt.“



Drei Reifen in einem

Kilometer-Reifen · Sicherheit-Reifen · Komfort-Reifen

PIRELLI
The World's Best Tyres

Kurztest

Fiat 132 GL

werden kann, hat Fiat in dieser Saison nun die Triebwerke modifiziert. Die Leistung des bisher 107 PS leistenden 1,8 Liter-Motors wurde auf 111 PS gesteigert, außerdem komplettierten die Italiener ihr Angebot durch eine neue 1,6 Liter-Variante mit 90 PS (66,2 kW), die sich mit Normalbenzin begnügt und ausschließlich für den deutschen Markt entwickelt wurde.

Das Normalbenzin-Modell wird zum gleichen Preis wie die unverändert weitergebaute 1,6 Liter-Version mit 98 PS angeboten. Der im Vergleich zum 98 PS-Basismodell in der Verdichtung von 9,0:1 auf 7,8:1 reduzierte 90 PS-Motor entwickelt ein maximales Drehmoment von 12,2 mkg bei 4000/min (98 PS-Version: 13,4 mkg bei 4000/min).

Hohe Kraftstoffkosten

Die fehlenden acht PS machen sich naturgemäß in den erzielbaren Fahrleistungen (siehe Vergleichstabelle) bemerkbar: Das Normalbenzin-Modell beschleunigt in 14,0 s aus dem Stand auf 100 km/h und ist damit gut eine Sekunde langsamer als sein Super benötigtes Pendant (12,9 s). Als Höchstgeschwindigkeit erreichte das 90 PS-Auto 155,7 km/h, rund 10 km/h weniger als die 98 PS-Ausführung. Das Fünfganggetriebe, das für die 98 PS- und 111 PS-Modelle auf Wunsch zum Aufpreis von 480 Mark angeboten wird, ist für den Normalverbraucher allerdings nicht lieferbar.

Einsparungen bei den Kraftstoffkosten lassen sich mit dem Normalbenzin-Modell nicht unbedingt realisieren: Der Testwagen konsumierte im Durchschnitt 14,2 Liter pro 100 Kilometer, während sich die 98 PS-Version mit einem Testverbrauch von 12,6 Liter Super/100 km begnügte.

Niedrige Versicherungskosten

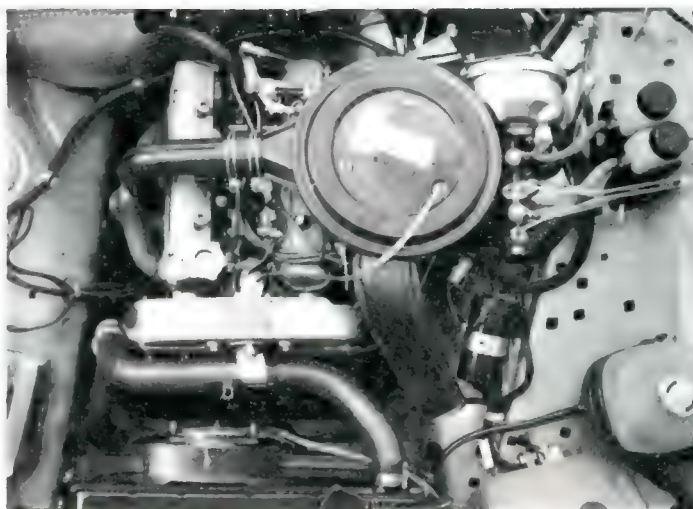
Einsparungen lassen sich dagegen bei den festen Kosten erzielen. Das Normalbenzin-Modell rangiert bei den Haftpflichttarifen mit seiner Leistung von 90 PS in einer günstigeren Versicherungsklasse: Pro Jahr beträgt die

Zum Vergleich

Zum Vergleich		Fiat 132 GL 1600 N	Fiat 132 GL 1600 S	Opel Ascona 1.9 L	Alfa Giulia Super	Ford Taunus 2.0 GL
Hubraum	cm³	1585	1585	1897	1570	1999
Leistung	PS bei 1/min	90/6000	98/5600	90/4800	103/5500	90/5000
	kW bei 1/min	66,2/6000	72,1/5600	66,2/4800	75,8/5500	66,2/5000
maximales Drehmoment						
	mkg bei 1/min	12,2/4000	13,4/4000	15,0/3800	13,5/2900	15,2/3000
	Nm bei 1/min	119,7/4000	131,5/4000	147,2/3800	132,4/2900	149/3000
Bohrung x Hub	mm	84x71,5	84 x 71,5	93x69,8	78x82	84x60,1
Verdichtungsverhältnis		7,8:1	9,0:1	8,8:1	9,0:1	8,75:1
Testverbrauch	L/100 km	14,2 N	12,6 S	12,8 S	12,3 S	12,7 S
Preis	DM	12 320,—	12 320,—	12 645,—	13 590,—	14 075,—
Beschleunigung in s						
0— 60 km/h		5,7	5,4	4,9	4,9	5,2
0— 80 km/h		9,0	8,4	7,7	7,6	8,4
0—100 km/h		14,0	12,9	11,5	11,5	13,2
0—120 km/h		20,6	18,8	16,5	16,3	19,7
0—140 km/h		36,7	28,7	26,2	23,9	32,7
1 km mit stehendem Start		35,7	34,4	33,6	33,3	34,9
Höchstgeschwindigkeit km/h		155,7	165,1	170,6	175,6	162,2
Elastizität (Beschleunigung im großen Gang) in s						
40— 60 km/h		7,8	8,1	5,7	8,1	6,3
40— 80 km/h		15,6	15,8	11,4	16,3	12,7
40—100 km/h		23,8	24,0	17,5	24,1	19,9
40—120 km/h		34,0	34,2	24,4	34,2	28,8
40—140 km/h		—	48,6	34,4	—	42,2
1 km ab 40 km/h		40,6	40,4	36,6	35,7	38,1

N = Normalbenzin; S = Superbenzin.

Das 1,6 Liter Normalbenzin-Triebwerk des seit Juni dieses Jahres ausgelieferten Fiat 132 GL unterscheidet sich äußerlich nicht von seinem Superkraftstoff benötigenden Pendant. Bei der gegenüber dem Basismodell acht PS schwächeren 90 PS-Version wurde lediglich die Verdichtung von 9,0:1 auf 7,8:1 reduziert.



Ersparnis gegenüber dem 98 PS-Auto (bei 100 Prozent Versicherungssumme) etwa 80 Mark.

Im Fahrverhalten erweist sich das neue Modell ebenso wie seine kräftigeren Brüder als wenig kurvenfreudig. Der Fiat 132 GL untersteuert deutlich und schiebt bei forcierter Kurvenfahrt über die Vorderräder zum Fahrbahn-Außenrand. Außerdem erfordert die teigige und unexakte Lenkung viel Kraftaufwand.

Zu den Pluspunkten des Fiat 132 zählt das großzügige Platzangebot im Innen- und Kofferraum. Auch vom Preis her braucht das in GL-Ausführung 12 320 Mark und in GLS-Ausführung 13 270 Mark kostende neue Modell den Vergleich mit seinen Konkurrenten in der Mittelklasse nicht zu scheuen. In der GLS-Version wartet es zudem mit Extras auf, die man bei anderen Fabrikaten nur gegen Aufgeld oder überhaupt nicht geboten bekommt.

Klaus Wießmann

noris®

präsentiert

5 photokina-Neuheiten '76

Die neuen NORIS Liveton-Kameras:
Mehr Tonfilmspaß, mehr Freizeitspaß.
Kleiner, leichter, funktioneller.
Zum problemlosen Tonfilmen.
Und gestaltungsreichen Stummfilmen.

1 NORIS 8002 Sound Macro

8-fach-Reflex-Zoom-Objektiv. Ideal für Reportagen. Macro-Einrichtung, für herrliche Nahaufnahmen. Perfekter Tonteil für problemlose Liveton-Aufnahmen. Die NORIS Spitzenkamera, die keine Wünsche offen läßt. Komplett mit NORIS Spezialmikrofon. Auch zur Fernbedienung der Kamera. Und vielen Extras.

2 NORIS 5002 Sound XL Macro

Tonfilmen auch bei Minilicht. Ohne Filmleuchte! 5-fach-XL-Zoom-Objektiv, Lichtstärke 1:1,2. Umlaufblende 220°. Die ideale Kamera für Innenaufnahmen. Mit Macro-Einrichtung. NORIS Spezialmikrofon mit Fernbedienung. Auch diese NORIS Tonkamera besitzt noch viele Feinheiten zur Filmgestaltung.

3 NORIS 50XL Macro

Die handliche „Kleine“ mit kompromißloser XL-Technik.

Wenn andere passen, Sie können noch filmen. Superlichtstarkes 5-fach-Zoom-XL-Objektiv 1:1,2/8-40 mm, Hellsektor 220°. Vollautomatische und manuell einstellbare externe Belichtungsmessung. Macro-Einrichtung. Manuelle und motorische Zoom-Einstellung, zwei Geschwindigkeiten. Auf- und Abblende Elektronik. Eingebauter Intervalltimer 3 B/sec. bis 1 B/min. Filmgeschwindigkeiten 9, 18, 36 B/sec., Einzelbildschaltung. Und vielen weiteren Extras.

NORIS Vertretung:
Luxembourg, Topfoto S.A.
Österreich, Foto Niedermeyer, Wien
Schweiz, Kruxo GmbH, Bischofszell



4 NORIS NORISOUND II 2

Zweispur-Pistenprojektor für Super 8 / Single 8.
Zweispur-Nachvertonung von Stummfilmen
Zweispur-Nachvertonung von Liveton-Filmen. Wiedergabe von Kauf-Tonfilmen.

Projektionsteil:
Extrem leiser Lauf.
Kaltlichtspiegellampe
12 V/100 W. Superhelle Projektion. Elektronisch geregelter Generator-Motor. Elektronische Umschaltung 18/24 B/sec. Spulenkapazität 180 m.
Stummfilmgang (schont ganz entscheidend den Tonkopf). Beleuchtetes Zählwerk.
Tonteil:

Aufnahmen Spur 1 und 2. Wiedergabe Spur 1 und 2 getrennt oder gemeinsam. Superleichte elektronische NORIS Tricktechnik: vorprogrammierbare Musikabblendung, ferngesteuerte Einhand-Spracheinblendung, Mithörmöglichkeit aller Voraufnahmen bis zur Trickeinblendung. Super-Tonqualität. 60-10 000 Hz bei 18 B/sec., 60-12 000 Hz bei 24 B/sec. 10 W Musikleistung, 10 W Lautsprecher.

5 NORIS NORISOUND II 02

Zweifformat-Pistenprojektor für Super 8, Single 8 und Normal 8.
Problemloser Format- und automatischer Tonspurwechsel. Größtmögliche Filmschonung.

Vorstellung der NORIS photokina-Neuheiten beim Fachhandel.

Besuchen Sie uns auf der photokina
Halle 3E, Stand 15

NORIS PROJEKTION GMBH
Hohfelderstraße 40 · 8500 Nürnberg

noris Wir bauen in Deutschland die meisten Film-Projektoren
Es gibt nichts Besseres für Ihren Film.

Voll eingeschenkt

Neue BMW-Motorradmodelle mit Einlitermotor.

Die Maß (hochdeutsch: der Liter) der Bayern ist voll. Weil kein Motorradhersteller von Rang vor einem Liter haltmacht, gingen auch die Bayerischen Motoren Werke diesen letzten Schritt: Die neuen Spitzenmodelle sind Tausender. Sie heißen R 100/7, R 100 S und R 100 RS und lösen die nur drei Jahre lang gebauten R 90/6 sowie R 90 S ab.

Moderne Zeiten im Motorradbau: Die 500er BMW, einmal Inbegriff eines schweren Motorrads, wurde schon 1973 aus dem Programm gestrichen. 600 cm³ sind seither das mindeste, 750 cm³ die Mittelklasse im BMW-Angebot. Beide Modellreihen werden weitestgehend unverändert weitergebaut.

Die Überlegung, die hinter der Eskalation steckt, ist kaufmännischer Art: „Die Großen kosten kaum mehr als die



Kleinen“, verrät Horst C. Spintler, Vertriebschef der BMW-Motorrad GmbH. Aber sie lassen sich zu höheren Preisen verkaufen. Im 1977er Programm kosten die:

● R 60/7 (40 PS)	DM 6 850,—
● R 75/7 (50 PS)	DM 7 985,—
● R 100/7 (60 PS)	DM 8 590,—
● R 100 S (65 PS)	DM 10 190,—
● R 100 RS (70 PS)	DM 11 210,—

Dabei ist es für BMW erfreulich und beruhigend zu wissen, daß weder saftige Preise noch ein eher bescheidenes Leistungsangebot vom Kauf just jener Modelle abhalten, die mit der höchsten Gewinnspanne kalkuliert sind. 41 von 100 verkauften Motorrädern waren bislang R 90 S; und wenig spricht gegen den Schluß, ein großer Teil der Kundschaft werde auch künftig vom Besten, in jedem Fall also eine der drei Tausender kaufen.



BMW legte sich fest, die jetzt erreichten Grenzen nicht überschreiten zu wollen. „Es gibt keinen vernünftigen Grund für einen Motorradmotor mit mehr als 1000 cm³“, erklärt BMW-Technikvorstand Dr. Karlheinz Radermacher, und Vertriebschef Spintler versichert, „nie über 70 PS hinaus“ zu zielen.

Soviel vernunftbetonte Selbstbeschränkung fällt aus technischen Gründen leicht. Der altehrwürdige Zweizylinder-Boxermotor diente im wesentlichen bereits in der 500 cm³-R 32 von 1923 mit 8,5 PS. Er ließ sich jetzt gerade noch eine letzte Hubraum-Vergrößerung (vier Millimeter mehr Bohrung gegenüber der R 90/6) gefallen. Und weiterem Leistungsstreben stehen eine nur zweifach gelagerte Kurbelwelle, langer Hub und Stoßstangen anstelle von Königswellen als Ventiltrieb entgegen.



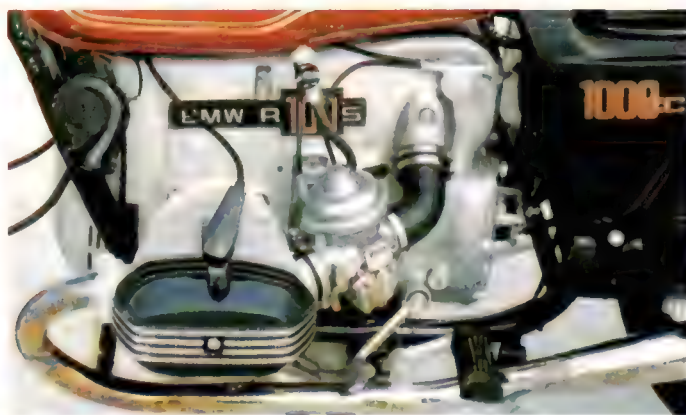
70 Prozent der BMW-Motorradkunden möchten auf ihren jährlich im Durchschnitt gefahrenen 14 500 Freizeit-Kilometern (das sind immerhin 200 mehr als der deutsche Durchschnitts-Autofahrer pro Jahr zurücklegt) ein Höchstmaß an Komfort nicht missen. Dies zu bieten fällt BMW leichter als mehr Leistung, verbunden mit der Elastizität des Motors, die man bei den Münchner Produkten erwarten darf:

- Für kultivierteren Lauf des Motors und willigeres Kaltstart-Verhalten sorgen beim Jahrgang 1977 Bing-Gleichdruckvergaser mit Startvergaser für alle Modelle mit Ausnahme der R 60/7, bei der weiterhin Schiebervergaser verwendet werden.

- Verbesserte Elastizität und Laufruhe statt Mehrleistung wurden aus dem Hubraumzuwachs gewonnen. Die R 100/7 erreicht ihr gegenüber der R 90/6 geringfügig größeres Drehmoment



Linke Seite: „Integral-Cockpit“ nennt BMW die im Windkanal erprobte Frontverkleidung der R 100 RS. Mit Guß-Speichenrädern ist die teuerste und stärkste Tausender vorerst nicht lieferbar, die Sitzbank ist nur für den Einmannbetrieb zugelassen.



Rechte Seite: Kantiger geformte, zierlicher geformte Zylinderdeckel bekamen alle drei neuen Tausender. Die R 100/7 wird mit Tourenlenker, die R 100 S mit einer von der R 90 S bekannten kleinen Frontverkleidung angeboten.



Fotos: Seufert



ROLEX

Rolex-Uhren erhalten Sie nur in diesen Fachgeschäften

Aachen, Josef Lückner, Am Eisenbrunnen
Aachenburg, Vogl, Herstattstr. 18
Augsburg, H. Jaufmann, Wilh.-Hauff-Str. 36,
Schwaben-Center
Augsburg, Herbert Mayer,
Ecke Pfersestr./Rosenaustr. und Annsstr. 35
Baden-Baden, Uhren-Thoma, Lichtentaler Str. 5
Bad Godesberg, Julius Schrottko,
Bahnhofstr. 28
Bad Herrenalb, Oskar Hiller, Kurpromenade 38
Bad Kissingen, Juwelier Happ, Ludwigstr. 3
Bad Nauheim, Franz Schmid, Parkstr. 10
Bad Oeynhausen, Fuchs KG,
Königshof-Kolonaden
Bad Reichenhall, Max Gastager, Ludwigstr. 38
Bamberg, L. Schmitt, Lange Str. 12
Berlin W 15, Heinz Wipperfeld,
Kurfürstendamm 193
Berlin W 30, Heinz Wipperfeld,
Hilfen-Colonnade
Bielefeld, Fritz Böckelmann, Alter Markt 5
Bodum, Ludwig Mauer, Kortumstr. 51
Bonn, Wilfried Toussaint, Sternstr. 68
Braunschweig, Köhlhorn & Co., Südstr. 6-8
Braunschweig, „Die Uhrencke“,
Schuhstr. (vis-à-vis Hartle)
Bremen, Hellmut A. Haase, Hufiterstr. 15
Bremen, Gerh. D. Wempe, Sögestr. 47-51
Bremerhaven, J. Witzius, Bürger 32
Brühl, Uhren-Böhm, Balthasar-Neumann-Platz
Coburg, Bauschütz, Mohrenstr. 36
Darmstadt, Uhren Teich, Ernst-Ludwig-Str. 16
Dinslaken, Otto George, Neustr. 27
Dortmund, Rüschbeck, Westenhellweg 45
Düren, Hündgen, Wirtelstr. 29
Düsseldorf, H. D. Blome, Königsallee 30
Duisburg, Robert Lepping, Königstr. 1
Duisburg, Rüschbeck, Königstr. 6
Essen, Josef Deller KG, Kettwiger Str. 22
Esslingen, Werner Brogle, Kronenstr. 25
Flensburg, Peter Jürgensen, Große Str. 45-47
Frankfurt/M., Christ oHG, Roßmarkt 5,
Zell 63, Rhein-Main-Flughafen,
Main-Taunus-Zentrum
Frankfurt/M., Karl Hencke, Kaiserstr. 15
Frankfurt/M., Riede, Schweizerstr. 29
Frankfurt/M., Gerh. D. Wempe, Steinweg 5
Frankfurt/M.-Höchst, Buchwald,
Königsteiner Str. 26, Main-Taunus-Zentrum
Freiburg, Adolf Kühn, Kaiserstr. 21/213
Fulda, Fitze, Universitätsstr. 5
Fürstfeldbruck, A. Wächter, Hauptstr. 27
Fürth, Kühnle, Königstr. 141
Garmisch-Partenkirchen, Josef Stöckerl,
Bahnhofstr. 93
Gießen, Reinhold Balser, Seltersweg 5
Göttingen, Willchowski, Groner Str. 24
Güterloh, Martin Dodi, Strengerstr. 15
Hagen/Wehl, Rüschbeck, Mittelstr. 13
Hamburg, Becker & Co.,
Gerh.-Hauptmann-Platz 12
Hamburg, Willy Filitz, Mönckebergstr. 19
Hamburg, Gerh. D. Wempe, Jungfernstieg/
Ecke Neuer Wall,
Mönckebergstr./Spitaler Str. 28,
Reeperbahn 103,
Wandsbeker Marktstr. 57,
Fuhlsbütteler Str. 115, Osterstr. 129
Hamburg-Altona, Uhren-Hescht,
Bahnhofstr. 105
Hamm, Heinz Wagner, Nordstr. 1
Hannau, Willy Stöckelmayer, Fahrstr.
Hannover, Dietrich-Scheurle, Georgstr. 38
Hannover, Gerh. D. Wempe, Georgstr. 27/29
Heidelberg, Rieth, Hauptstr. 21
Heidelberg, J. Scheubel & Söhne oHG,
Eugen-Jackle-Platz 20
Heilbronn, Luthle, Deutschhofstr. 2
Hof/Saale, Hohenberger, Altstadt 23
Ingolstadt, D. Dührkoop, Rathausplatz 9
Kaiserslautern, Walter Lembach, Fackelstr. 28
Karlsruhe, Oskar Hiller, Kaiserstr. 100
Kassel, Hermann Schmidt, Obere Königstr. 47
Kempten/Allg., Höbel, Inh. Hollfelder,
Beim Kornhaus
Kempten/Allg., Müller, Schloßlepassage
Kiel, Bredde, Holstenstr. 19
Kiel, Franz Happe KG, Holstenstr. 71
Köln, Carl Jos. Linnartz, Komödienstr. 9

Köln, Gerh. D. Wempe, Hohe Str. 66
Koblenz, Uhren-Müller, „Glockenspielhaus“,
Löhstr. 71
Konstanz, J. N. Müller, Kanzleistr. 6
Krefeld, A. Gießmann, Rheinstr. 82
Landshut, Aigner oHG, Altstadt 104
Leverkusen, Uhren-Hodes,
Friedrich-Ebert-Platz 15
Lübeck, Behrens, Holstenstr. 17
Lübeck, Th. Köhler & Sohn, Kohlmarkt 15
Ludwigsburg, Hunke, Kirchstr. 17-19
Ludwigsburg, Albert Hoch, Bismarckstr. 54
Mainz, Jean Weiland, Große Bleiche 28
Mannheim O 7, 10, Braun KG, Planken
Mannheim D 1, 2, Hubert Nitsch,
Paradeplatz
Marburg, Th. Küster, Wettergasse 36
Mettmann, August Kortenhaus, Flintropstr. 4
Minden/Wehl., Adolf Laufer, Bäckerstr. 36
Mönchengladbach, Uhren-Offermann,
Bismarckstr. 15
Mühlhof/Inn, Paul Knappe,
Katharinenplatz 10
Mühlheim/Ruhr, Deller KG, Kohlenkamp 35
München, Christ oHG, Neuhauser Str. 23
München, Dr. Engel & Co., Lenbachplatz 9
München, Carl Hilscher, Nordendstr. 50,
Elisabethplatz
München, Uhren-Hauser, Marienplatz 28
München, Andreas Huber, Residenzstr. 11,
Weinstr. 8, Neuhauser Str. 53
München, Adolf Scheuring, Bahnhofplatz 2,
Marienplatz 17, Unter dem Stachus
München, I. B. Haag (Scheuring),
Karlplatz 10
München, Uhren-Sonntag, Sendlinger Str. 18
München 2, Gerh. D. Wempe,
Kaufingerstr. 28
Münster/Wehl., Wilhelm Nonhoff,
Haus Rothenburg 12-13
Münster/Wehl., Oeding-Erdel,
Bahnhofstr. 10
Neu-Isenburg, Riede, Dreiherrnsteinplatz 39
Neustadt am Rübenberge, Paul Bieler,
Marktstraße 35 a
Neuß, Badort, Niederstr. 3
Neuwied, Heinz Knobloch, Marktstr. 38
Norderney, Bodo Thura, Poststraße
Nürnberg, A. Merklein, Karolinenstr. 6
Nürnberg, J. Wallner,
Karolinenstr./Hefnersplatz 4
Oberhausen, Schliemann, Elsäßer Str. 26 a
Oberstdorf, Müller, Weststr. 7-9
Offenbach/M., Uhren-Bauer, Biebarer Str. 10
Oldenburg, Fritz Ludwig, Lange Str. 34
Osnabrück, Franke & Middelberg,
Große Straße 39
Paderborn, Hermann Ritter,
Am Marienplatz 16
Regensburg, Kappelmeyer, Neupfarrplatz
Reutlingen, Albert Depperich, Wilhelmstr. 123
Saarbrücken-Brach, Hügel,
Saarbrücker Str. 158
Schweinfurt, Julius Memmel & Söhne,
Spitalstr. 31/33
Siegen/Wehl., Walter Jaeger, Markt 55-57
Solingen, Zimmermann Nachf.,
Inh. W. Darius, Hauptstr. 7
Stuttgart, Pfister, Königstr. 78,
Im Wilhelmabau/Eing. Marienstr.
Stuttgart, Gerh. D. Wempe, Königstr. 41
Timmendorfer Strand, Lindner, Kapitaiblock,
Hotel Maritim
Trier, Michael Engel, „Die Uhr“, Simeonstr. 4
Trier, Werner Engel, Grabenstr. 16
Ulm, Uhren-Roth, Münsterplatz 46
Wiesbaden, J. Rothfuss, Rheinstr. 33
Wiesbaden, Christ oHG, Langgasse
Wilhelmshaven, Friedo Frier, Parkstr. 1
Wolfsburg, Karl-Heinz Moser,
Porschestra. 42 und 64
Würzburg, Ernst Hüfner, Domstr. 1
Wuppertal-Barmen, Gert Fiedler, Werthstr. 61
Wuppertal-Elberfeld, Glockenspielhaus,
Abeler, Poststr. 11
Wuppertal-Elberfeld, Soengen, Poststr. 7
Westerland/Sylt, Fritz Krause, Friedrichstr. 32
Westerland/Sylt, Rud. Ostermann,
Friedrichstr. 12

ROLEX UHREN G.m.b.H. · Hohenzollernring 62, 5000 Köln
Schreiben Sie uns! Wir senden Ihnen Prospekte.

a/76

Fahrbericht BMW R 100

von 7,5 mkp (7,3 mkp) schon bei 4000/min (5500/min). Bei der R 100/7 kostete es sogar zwei verlorene PS gegenüber der R 90 S, um die Nenndrehzahl von 7000 auf 6600/min zu senken.

Die wesentlichen weiteren technischen Änderungen: Geringere Kräfte am Schalthebel schonen die Stiefelspitzen, eine verbesserte Arretierung soll das Heraus-

Die freie Lenkerwahl freilich hat Grenzen: Der breite Tourenlenker, der die rund 200 Kilo schwere Tausender angenehm handlich macht, paßt weder unter die Verkleidung der R 100 S noch gar unter das Integral-Cockpit, das der BMW-Motorrad-Designchef Hans A. Muth für Schnelfahrer entworfen hat: Ein Gipsmodell wurde bei der Carrozzeria Pininfarina in Turin im Windkanal getestet, Kontrollversuche mit einem Prototyp konnten nur 20 Prozent mehr Abrieb bestätigen — die übrigen

Kriterien/Modelle		BMW R 100 RS	BMW R 100 S	BMW R 100/7
Hubraum	cm ³	980	980	980
Bohrung x Hub	mm	94 x 70,6	94 x 70,6	94 x 70,6
Verdichtungsverhältnis		9,5 : 1	9,5 : 1	9,0 : 1
Leistung	PS bei 1/min	70/7250	65/6600	60/6500
spezifische Leistung	PS/Liter	71,4	66,3	61,2
maximales Drehmoment	mkg bei 1/min	7,7/5500	7,7/5500	7,5/4000
Vergasertyp		Bing V 94	Bing V 94	Bing V 64
Vergaserquerschnitt	mm	40	40	32
Beschleunigung in s				
0 bis 100 km/h		4,6	4,7	5,1
0 bis 160 km/h		12,6	12,6	13,7
1 km mit stehendem Start		25,3	25,3	26,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h	200,0	200,0	185,0
Richtpreis	DM	11 210,—	10 190,—	8 590,—

* Werksangaben

springen der Gänge, eine geänderte Motorentlüftung Austreten von Öl verhindern.

Ein völlig neues Getriebe wird BMW erst für einen der nächsten Jahrgänge anbieten können: Es wird beim Getriebehersteller GETRAG in Ludwigsburg entwickelt.

Bei Sonderwünschen zeigt BMW weitgehendes Entgegenkommen: Niedrigere Verdichtung für Weltenbummler, die auch einmal mit Normalbenzin auskommen müssen, verschiedene Getriebeübersetzungen und Lenker werden bei Bestellung ab Werk ebenso kostenlos berücksichtigt wie der Wunsch nach der bisherigen S-Sitzbank für zwei Personen — die neue RS-Bank ist nämlich nur für den Einmannbetrieb zugelassen.

Versuche machten streikende italienische Windkanal-Werker zunichte.

So bleibt weder mit Zahlen belegbar noch auf dem Tachometer ablesbar, ob die Verkleidung über optischen Effekt und verblüffend wirkenden Wind- und Regenschutz hinaus auch noch aerodynamische Vorteile gebracht hat. Die versprochenen „mehr als 200 km/h“ Spitze blieb die R 100 RS bei ersten Fahrten ebenso schuldig wie die Verpflichtung, die sich mit ihrem Namen verbindet: RS war seit jeher der Code für eine Königswellen-Version — die RS hingegen bezieht ihre 70 PS aus einem Stoßstangenmotor wie auch alle anderen Modelle aus Europas größter Motorradfabrik.

Helmut Luckner

Der Mann, der täglich den Porsche wechselt, legt seine Rolex fast nie ab.



Heinz-Stephan Cikerle ist Chef der Qualitätskontrolle von Porsche. Seine Fahrten zwischen Wohnung und Werk nutzt er für Prüffahrten mit jeweils neuen Wagen aus der Produktion.

Seit es den Porsche 924 gibt, wechselt er ständig zwischen den Porsche-Fahrzeugtypen 911 und 924. Denn er ist auch für die Qualität des neuen, in Neckarsulm gebauten „924“ verantwortlich.

Mit seinen Stichproben-Kontrollen setzt Heinz-Stephan Cikerle das I-Tüpfelchen auf das sehr umfassende, minuziöse Qualitäts-Kontrollsystem von Porsche. Es ist eine Methode, gewissermaßen „handverlesene“ Qualität zu produzieren, wie sie heute im Automobilbau einmalig sein dürfte.

Was Wunder, daß dieser Mann ein Freund von Präzisionsarbeit ist. Er schätzt sie auch an seiner Rolex: „Meine Uhr lege ich kaum ab. Ich brauche einen Zeitmesser, auf den ich mich jederzeit verlassen kann. Bei meiner Rolex weiß ich, daß sie mit ebensoviel Sorgfalt gebaut ist wie unsere Porsche.“

Jede Rolex benötigt über ein Jahr bis zu ihrer Fertigstellung. Aus einem massiven Block von 18karätigem Gold, Platin oder rostfreiem Edelstahl fertigen wir das praktisch unzerstörbare nahtlose Oyster-Gehäuse. Sicher umschlossen, tickt darin das Rolex Perpetual-Uhrwerk. Es ist so genau, daß Rolex fast die Hälfte aller bisher verliehenen „Chronometer“-Auszeichnungen zuerkannt wurde.

Ein Jahr sorgfältiger Arbeit an jeder Rolex und eine Fülle von Prüfungen. Wenn dann ein Qualitätsexperte wie Heinz-Stephan Cikerle das Ergebnis zu würdigen weiß, dann ist das eine besondere Genugtuung für unsere Techniker.



ROLEX

Was spricht mehr für sie
als ihre Träger

6-219



Der Rolex Turnograph 1625. In 18 Karat Gold. Mit passendem Armband.

Harmonielehre

Wie Audi den Fünfzylinder-Ottomotor kultivierte.

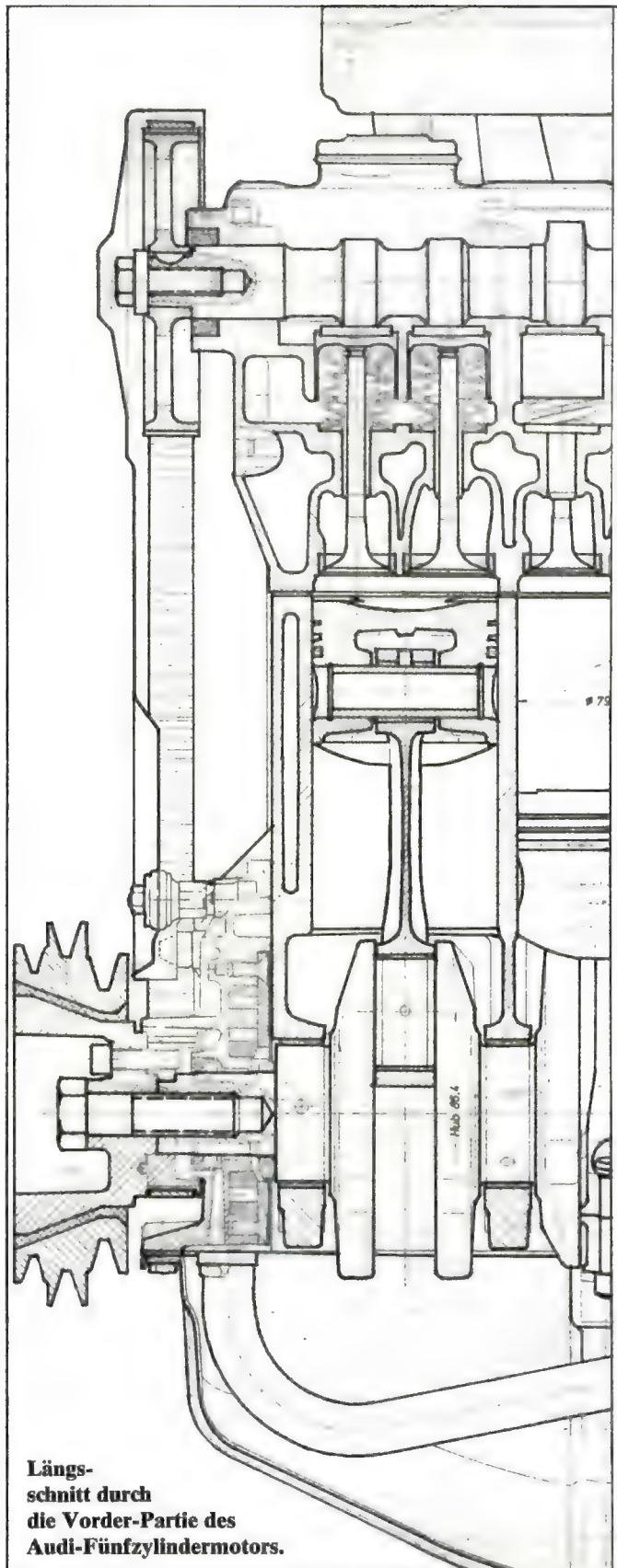
Fast 101 Entwicklungsjahre hat der Ottomotor hinter sich, wenn Anfang 1977 erstmals die Serienproduktion dieses Reihen-Fünfzylinders beginnt. Bei Audi feiert dann eine für unmöglich gehaltene Maschine Premiere.

Gänzlich unbekannt freilich war die Zylinderzahl fünf im Motorenbau auch bis dahin nicht. Nach Ottos Prinzip operierende Fünfzylinder-Stern-Motoren fanden schon recht früh in diesem Jahrhundert Eingang in den Flugmotorenbau. Und ein Vertreter dieser Gattung verirrte sich sogar in das Megola-Motorrad, wo er mit dem Vorderrad umlaufend seinen Dienst verrichtete.

Während bei Stern-Motoren die Probleme des Massenausgleichs als beherrschbar galten, eilte fünfzylindrigen Reihenmotoren stets der Ruf unlösbarer Schwierigkeiten voraus. Allein Honda praktizierte in den frühen sechziger Jahren einmal furchtlos diese Bauweise bei einer 125er Rennmaschine, bei der sich die ausgleichenden Massen des Kurbeltriebs naturgemäß in Grenzen hielten.

Der eigentliche Anstoß für die jüngst ins Rollen gekommene Fünfzylinder-Welle allerdings kam dann doch ganz woanders her – nämlich aus dem Lastwagenbau. Die Konstrukteure von niedrig drehenden Diesel-Triebwerken pflegen seit geraumer Zeit schon ein ganz spezielles Baukastenkonzept, bei dem je nach Leistungsbedarf unterschiedlich viele, aber in Aufbau und Abmessung gleichartige Zylindereinheiten zu einem Motor kombiniert werden.

Im Zuge dieser Entwicklung waren in den letzten Jahr-



Längsschnitt durch die Vorder-Partie des Audi-Fünfzylindermotors.

zehnten schon einige Viertakt-Diesel mit ungerader Zylinderzahl entstanden. Ihre durchweg geringe Drehzahl ließ die Probleme des Massenausgleichs nicht, wie befürchtet, dramatisch geraten, zumal die Ansprüche an die Laufkultur bei Nutzfahrzeugen ohnehin geringer sind.

Die Personenwagenbauer, traditionell auf paarige Zylinderzahlen fixiert, kümmerte dieser neue Trend im anderen Lager wenig, und ein rechtes Interesse an den Ergebnissen der Entwicklung kam nicht auf. Die Entdeckung des im Lkw inzwischen schon erfreulich herangereiften Fünfzylinders erfolgte Anfang der sechziger Jahre an drei Stellen.

Rover entwickelte damals ein solches Triebwerk als Ottomotor bis zur Serienreife. Bei Daimler-Benz brachte Professor Hans Scherenberg die Idee eines Fünfzylinders aus seinem Erfahrungsschatz mit großen Dieselmotoren in den Personenwagenbereich ein. Ferdinand Piëch lernte bei Porsche im Zuge eines Entwicklungsauftrages einen Fünfzylinder Diesel der französischen Firma Berliet kennen und schätzen.

Ferdinand Piëch, heute Chefentwickler bei Audi und damals noch in Porsches Diensten: „Wir waren verblüfft von den guten Eigenschaften des Fünfzylinders. Er zeigte sich namentlich in Bezug auf die Laufruhe den konkurrierenden Vierzylindern klar überlegen.“

Der geheimnisvolle Lastwagen bekam zwar nicht die sanfte Berliet-Maschine, aber die Fünfzylinder-Idee hatte gründlich gezündet. Für Piëch stand seither fest, daß ein Fünfzylinder-Rei-

henmotor auch im Personenwagen realisierbar sei. Und er sollte bald Gelegenheit finden, dies zu demonstrieren.

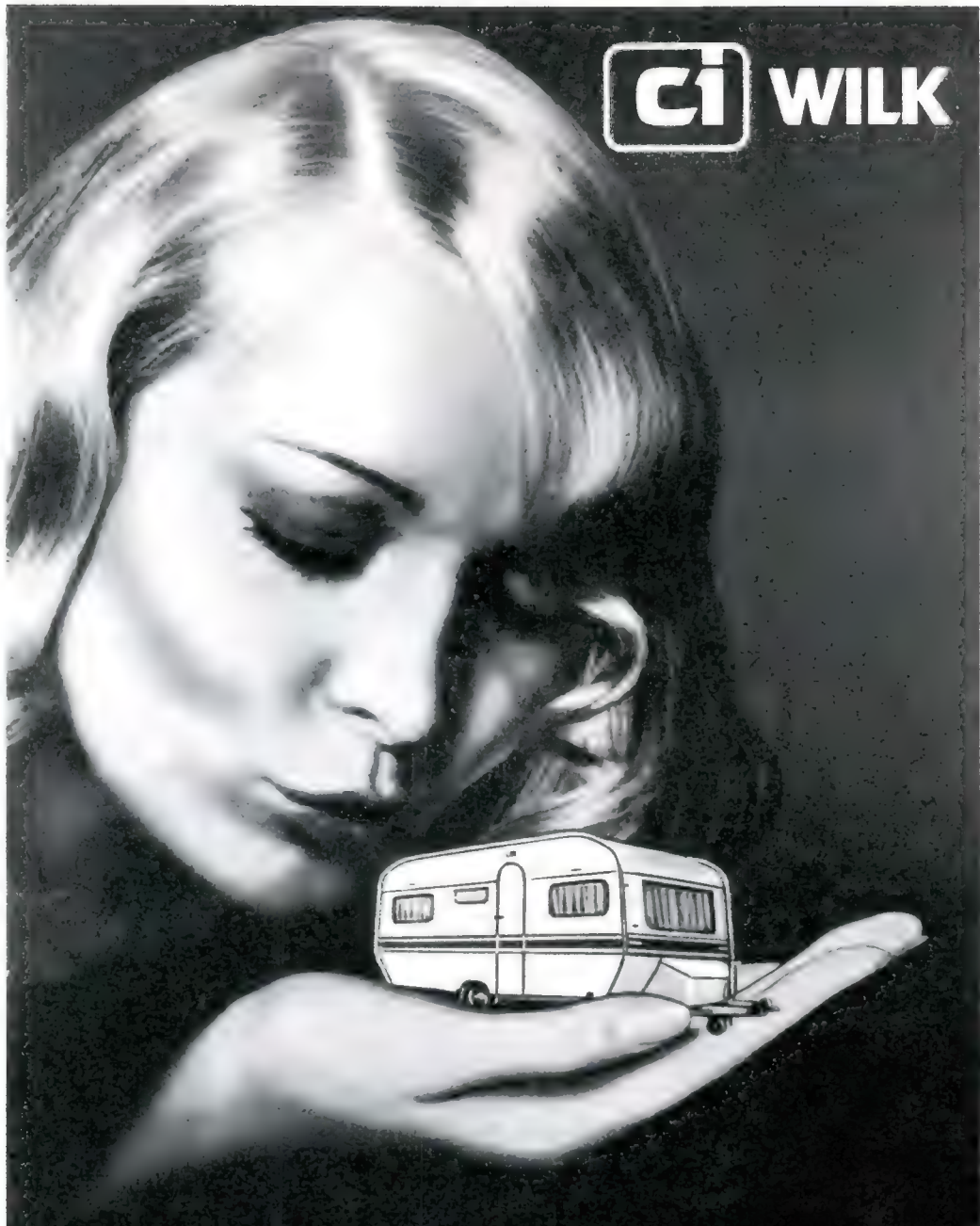
Gegen Ende der sechziger Jahre suchte Daimler-Benz nach einem leistungsfähigen Diesel-Aggregat für das Personenwagen-Programm.

Nur waren die Möglichkeiten, durch weiteren Hubraumzuwachs aufzustocken, ziemlich begrenzt. Der Vierzylinder war mit jenen 2,4 Litern, die er später erhielt, an seiner oberen Grenze angelangt. Die Verdieselung eines Sechszylinders hätte das Motorgewicht zu stark anwachsen lassen, Einbauprobleme heraufbeschworen und wäre auch von den Produktionskosten her ein zu großer Sprung nach oben gewesen.

Da zur Lösung dieses Problems vier zu wenig und sechs zu viel waren, wurde die Arbeit an Scherenbergs Fünfzylindern auf dem Dieselsektor trotz interner Widerstände gegen ungerade Motoren intensiver vorangetrieben. Eine ohnehin ausgelastete Entwicklungsabteilung ließen Professor Scherenberg nach einem Arbeitspartner suchen.

Ferdinand Piëch, inzwischen freischaffender Entwickler, bot sich dafür an. Mit Untertürkheimer Konstruktionsunterlagen und der Unterstützung von Porsche Weissach baute er die ersten Fünfzylinder.

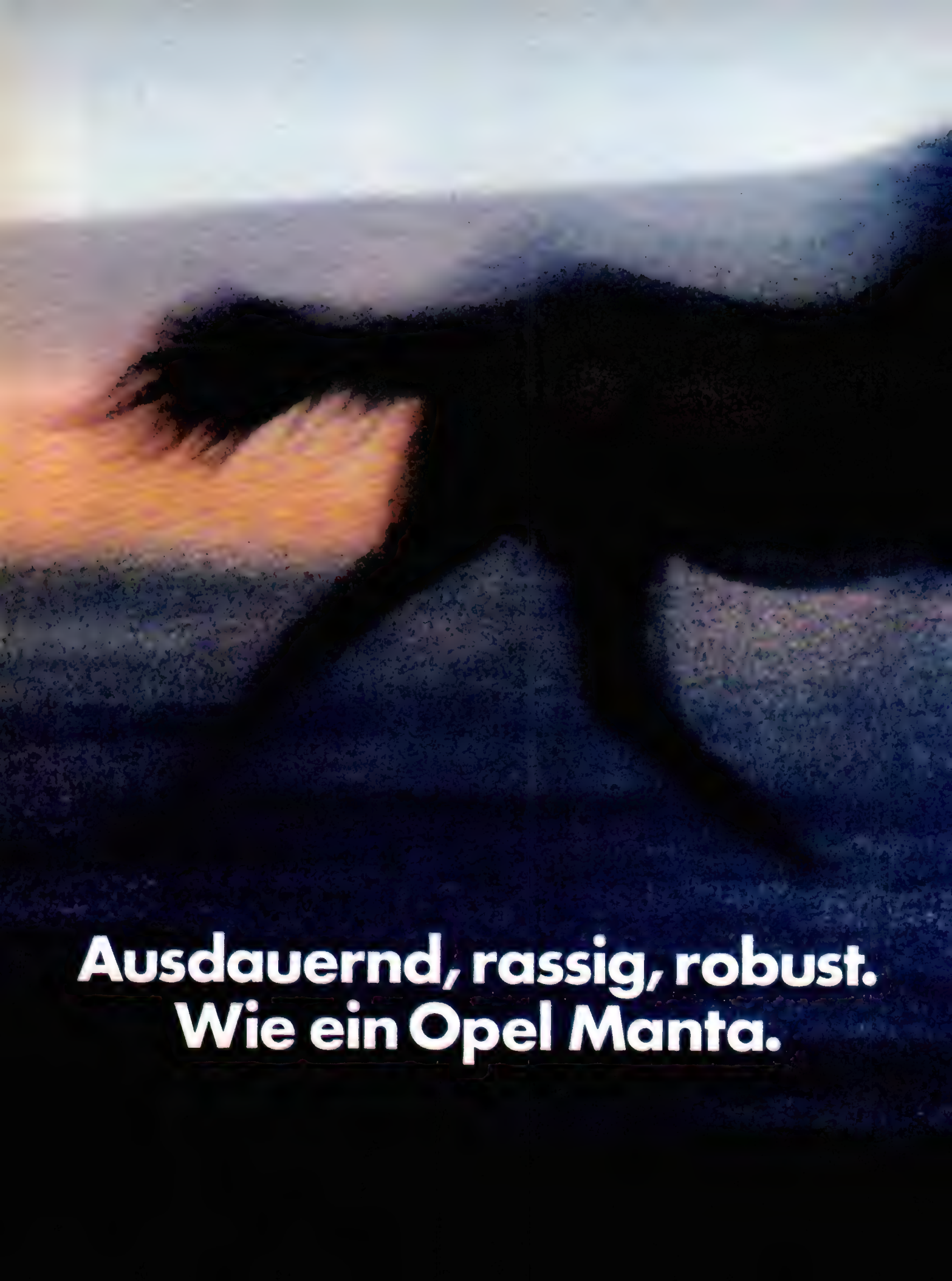
Sein machbares Wunder – die Verlängerung des 2,4 Liter-Dieselmotors um eine Einheit – gelang mit verblüffend geringem Aufwand und, wie sich inzwischen zeigte, bestem Erfolg. Allerdings war der Diesel auch ein recht geeignetes Objekt



Liebe auf den ersten Blick

Im Jubiläumsjahr - 25 Jahre Wilk - paart sich langjährige Erfahrung mit Qualität. Das Stahlrahmen-Chassis ist korrosionsgeschützt. Der Aufbau, vollisoliert und doppelverglast, winterfest. Praktische Raumaufteilung und gediegene Innenausstattung schaffen eine Atmosphäre behaglicher Wohnlichkeit. Fordern Sie unseren kostenlosen Farbkatalog an:

CI Caravans Wilk GmbH - Postfach 349 - 6550 Bad Kreuznach



**Ausdauernd, rassig, robust.
Wie ein Opel Manta.**

Wenn ein sportliches Coupé
rassige, souveräne Eleganz mit
robuster Zuverlässigkeit seiner
Motoren verbindet, wenn es
soviel Platz wie eine Limousine
bietet und einen familienfreund-
lichen Kofferraum hat, wenn
statt spartanischer Einfachheit
großzügiger Komfort herrscht,
wenn also viel Fahrfreude und
absolute Alltagstauglichkeit zu-
sammentreffen, dann ist sein
Name: Opel Manta.



Audi-Fünfzylinder

für die Premiere des Reihen-Fünfzylinders im Personwagen. Die auf 4500/min begrenzte Höchstzahl hält die Schwierigkeiten mit dem Massenausgleich in Grenzen. Höher drehende Fünfzylinder, das war nach diesem Anfangserfolg klar, würden bedeutend mehr Probleme aufwerfen.

Mit dem Aufstieg des Ferdinand Piëch in den Vorstand von Audi-NSU gelangte der Fünfzylinder-Bazillus ziemlich unweigerlich nach Ingolstadt. Das technische Konzept der Audi-Wagen

zeigte sich dann auch als bald für eine erfolgreiche Infektion bestens geeignet.

Audis Fünfzylinder: Maßarbeit fürs Spitzenmodell

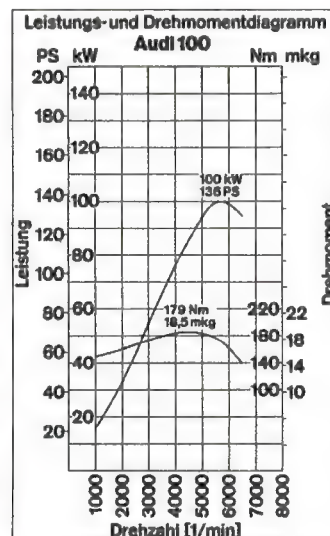
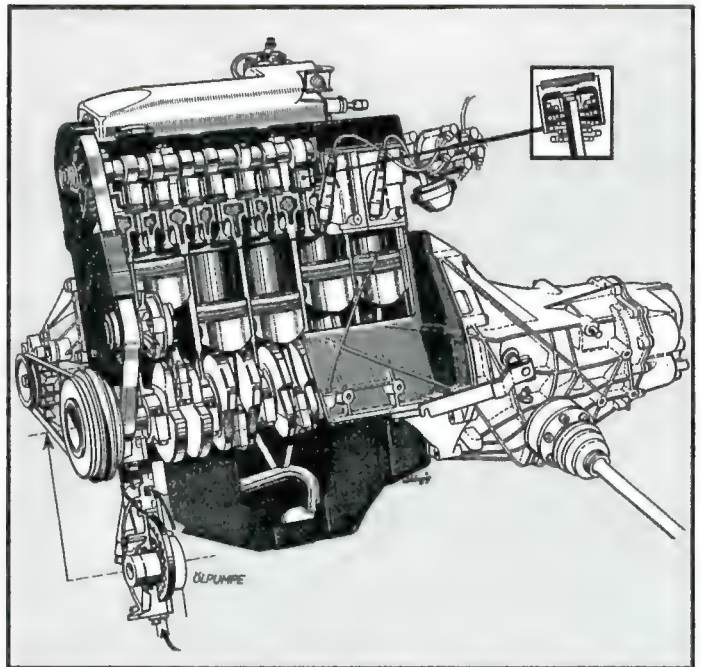
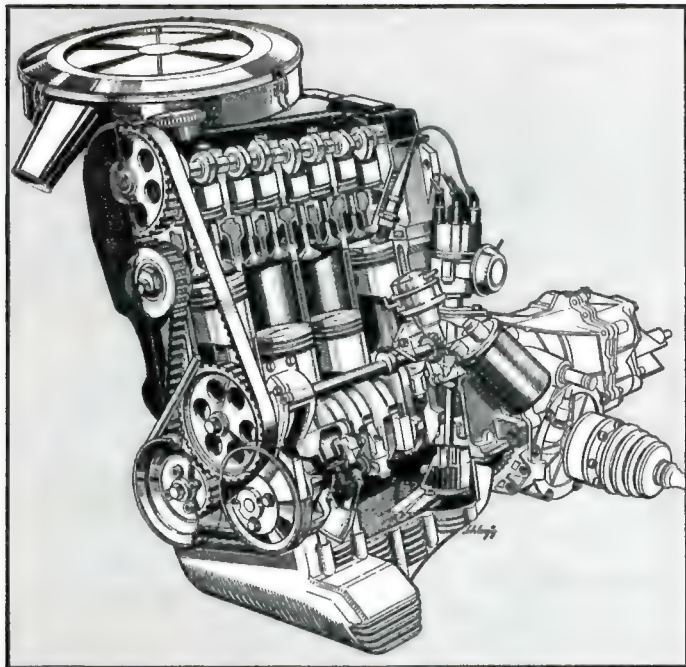
Denn bei der anlässlich des Modellwechsels anstehenden Erweiterung des Motoren-Programms mußte auch Audi erkennen, daß vier für die Zukunft zu wenig und sechs zu viel sind.

Ohne einschränkende Auflagen nämlich konnten auch die Ingolstädter Entwickler aus dem alten Audi 100 keinen neuen machen. Laut

ihrem Lastenheft sollten sie den schon von DKW ererbten Frontantrieb beibehalten, die Konzeption des Antriebs und die Anordnung des Getriebes (längs) nicht ändern sowie auch die grundsätzlich bewährten Radführungselemente in verfeinerter Form weiter verwenden.

Der Aufstieg zum Sechszylinder war durch diese Vorgaben gründlich erschwert. Konzeptgetreu längs installiert, hätte ein Reihensechszylinder die Audi-Nase bedenklich anwachsen lassen und die Gewichtsverteilung arg aus dem Lot gebracht. Der Quer-

einbau eines Sechszylinders — à la Austin Princess — hätte die nicht genehmigte Neukonstruktion des Getriebes erfordert. Ein V6-Motor endlich wäre nicht ohne weiteres mit den vom Vierzylinder her vorhandenen Konstruktionselementen zu realisieren gewesen. Sonderlich attraktiv freilich erschien dem Ingolstädter Motoren-Konstrukteur Franz Hauk diese Bauform ohnehin nicht. Denn der Massenausgleich des V6 ist keineswegs perfekt, und die Gestaltung seiner Saugrohre gilt als ziemlich problematisch. Ein Fünfzylinder verspricht da bessere Ergebnisse. ▶



Der 1,6 Liter Vierzylinder des Audi 80 (links) lieferte die Basis für den neuen Spitzenmotor mit fünf Zylindern (rechts), der im Wagen fast bis zum Kühlergrill reicht (links unten). Stark vereinfacht wurde bei der Neukonstruktion der Antrieb der Nebengruppe.

A man with a beard and mustache, wearing a light-colored, open shirt, is sitting in a desert-like environment. He is lighting a cigarette with a match. The background is a rocky, desert landscape.

Keine schmeckt besser.

Dafür geh' ich meilenweit.



Camel Filter stimmt im Geschmack und in den Werten.

Vergleichen Sie mit Ihrer Marke. NIKOTIN 0,8 mg, KONDENSAT 14 mg (Durchschnittswerte nach DIN)

Audi-Fünfzylinder

Vergrößerung nach Baukasten-Prinzip: vier plus eins

Jener neue Motor, der beim Audi 100 5 E bis knapp hinter den Kühlergrill reicht, wirkt auf den kundigen Betrachter wie ein guter alter Bekannter. Denn abgesehen von der noch ungewöhnlichen Anzahl der Zündkerzen trägt er unverkennbar die Gesichtszüge jener 1,6 Liter-Maschine, die im VW Golf/Rabbit, VW Passat/Dasher, Audi 80/Fox und im „kleinen“ Audi 100 ihren Dienst tut. Diesem Vierzylinder wurde ganz offensichtlich nur eine weitere Einheit angehängt.

Inwendig sind die Übereinstimmungen nicht minder deutlich. Im Graugußblock sind alle fünf Zylinderlaufbuchsen zusammengeschlossen, ihre Bohrung beträgt

wie bei den Vierzylindern 79,5 mm. Ebenso stimmen auch der Zylinderabstand und der Abstand der Kurbelwellenlager überein.

Schlicht verlängert ist auch der Zylinderkopf, nur daß hier die vierfach gelagerte Nockenwelle zehn statt acht Ventile direkt über Tassenstößel betätigt. Besonders auffällig bestätigt das Verlängerungswerk die Reihenfolge der Ventile. Sie entspricht bei den ersten vier Brennräumen der symmetrischen Anordnung des Vierzylinders (Auslaß/Einlaß, Auslaß/Einlaß, Einlaß/Auslaß, Einlaß/Auslaß), anschließend tanzt der fünfte Zylinder mit seinen Ventilpositionen (Einlaß/Auslaß) aus der Reihe. Erreicht wird so auch weiterhin, daß nie zwei heiße Auslaßventile unmittelbar nebeneinanderliegen. Als sichtbares Merkmal der unregelmäßigen Ventilanzordnung zeigen Ansaug-

und Auspuffkrümmer ein ungleichförmiges Flanschbild.

Bei näherer Betrachtung fallen dann noch einige Detailunterschiede zwischen dem Fünf- und den Vierzylindern auf. Der Ventildurchmesser ist größer als bei allen 1,6 Liter-Motoren: Einlaß 38, Auslaß 33 mm (statt 34 und 31 mm). Die Brennraumform stellt eine Kompromißlösung dar: Der Zylinderkopf weist eine größere Mulde um die Ventile auf als die Versionen mit 75/85 PS, und hat nicht das flache Heron-Profil des 110 PS-Motors; dennoch ist der Kolben etwas nach unten ausgewölbt – jedoch weniger als beim Audi 80 GTE.

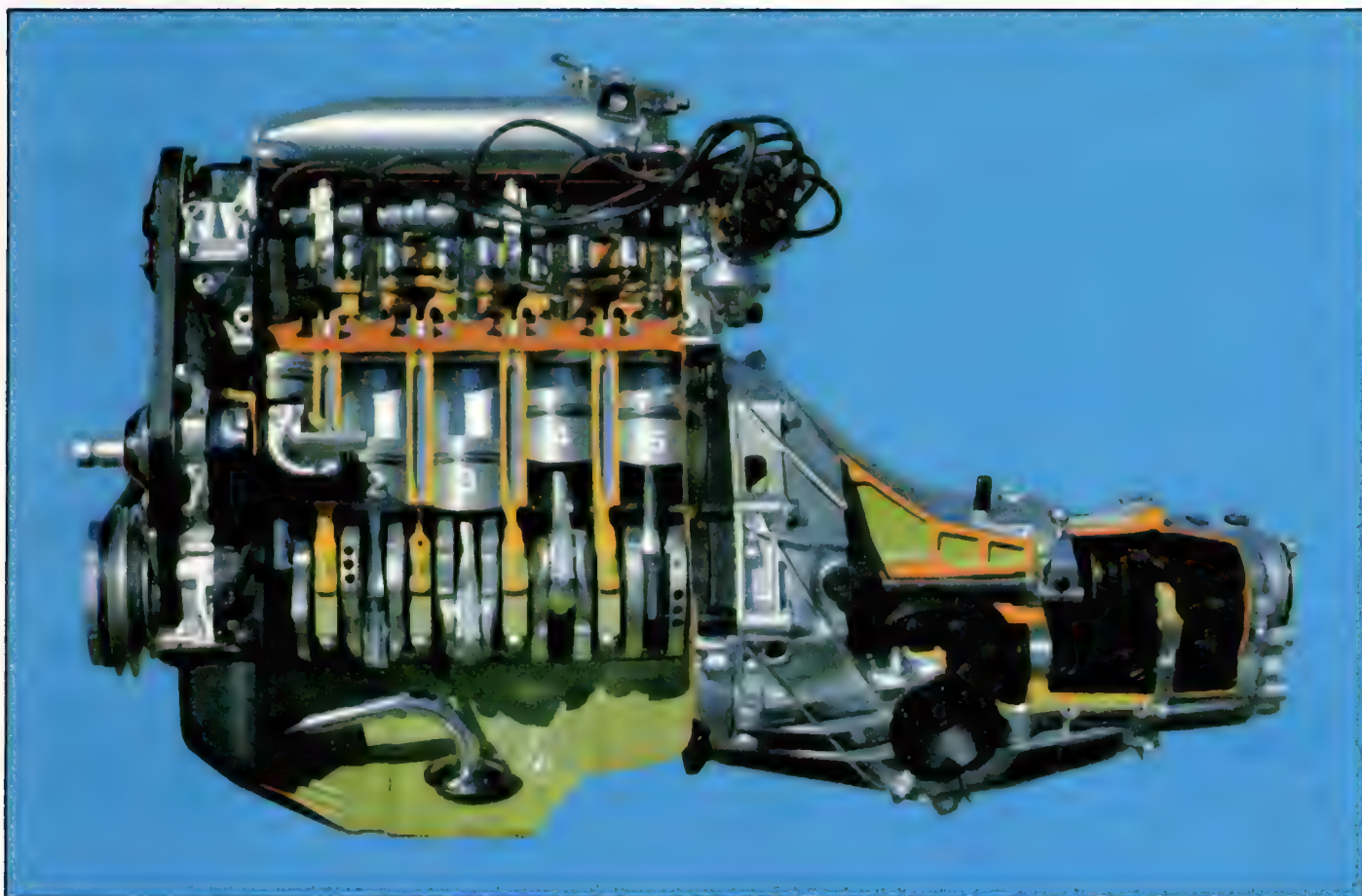
Audi interpretiert die drei unterschiedlichen Brennraum-Lösungen so: Die Anordnung der Ventile in einer Mulde im Zylinderkopf verhindert auch beim Überdrehen einen Kontakt von Ven-

tilen und Kolben, was im Alltagsbetrieb unbedingt und mit einfachen Mitteln verhindert werden muß. Der flache Heron-Kopf des Vierzylinder-Einspritzers, dessen Brennraum ganz im Kolben liegt, garantiert eine höhere Leistungsausbeute und einen besseren Wirkungsgrad, beinhaltet aber das Risiko von Ventilaufsetzern beim Überdrehen, sowie beim Überspringen oder gar Reißen des Zahnriemens, der die Nockenwelle treibt.

Darum sind die 110 PS-Motoren auch mit aufwendigeren Spann- und Führungseinrichtungen für die Zahnriemen sowie mit einem Drehzahlbegrenzer ausgestattet. Der Fünfzylinder kann auf solchen Aufwand verzichten, und sein Brennraum bietet einen Teil der Vorzüge der beiden anderen Lösungen.

Bei einer einfachen Hochrechnung des Hubraums müßte eine Vergrößerung

Fünfzylinder mit Zukunft: Ein Dieseltyp ist möglich





Mazda 1000, 4-türig

Der Alltag hat viele Straßen.

Schlechte und gute. Nasse und trockene. Überfüllte und leere. Endlos lange und kurze, die kaum noch welche sind. Für all' diese Straßen haben wir Mazda-Automobile gebaut. Rund 8 Millionen mal bis jetzt. Für Fahrer wie Sie. Die sich auf Ihr Auto verlassen müssen. Deshalb hat jeder Mazda ein erprobtes, unkompliziertes, sicheres Fahrwerk, das auf jahrelange hohe Beanspruchung ausgelegt ist.

Deshalb haben Mazda-Automobile moderne, zuverlässige Motoren

mit obenliegender Nockenwelle, die nichts anderes als Normalbenzin brauchen und mit immer genügend Kraft aufwarten.

Außer der Robustheit und der konzeptbedingten Langlebigkeit erhalten Sie beim Kauf eines Mazda noch eine Fülle von Extras ohne irgendwelche Aufpreise. Denn Autofahren soll auch Spaß machen. Jeden Tag. Durch Bedienungskomfort für den Fahrer. Und durch Bequemlichkeit für seine Passagiere. Wenn Sie nicht nur sonntags auto-

fahren, raten wir Ihnen zu einem Mazda. Er ist erstaunlich preisgünstig. Wie alltagstauglich er ist, sollten Sie selbst erfahren. Bei einer Probefahrt.

Für Fahrer, die sich auf ihr Auto verlassen müssen.

mazda

MAZDA MOTORS (Deutschland) GMBH
Neustraße 41-47 · 4010 Hilden

Sicher ist sicher: Mazda hat über 420 Service-Stationen in Deutschland. Und rund 2.400 in 20 europäischen Ländern.



Mazda 1000 Limousine, 2-türig, 45 PS, 130 km/h, DM 7.990,-*, 4-türig, DM 8.390,-* · Mazda 1300, 4-türig, 60 PS, 145 km/h, DM 8.790,-* · Mazda 818 Limousine, 60 PS, 140 km/h, DM 9.790,-* · Mazda 818 Coupe, 60 PS, 145 km/h, 1,3 l, DM 10.190,-* · 75 PS, 160 km/h, 1,6 l, DM 10.700,-* · Mazda 818 Variabel, 60 PS, 142 km/h, 1,3 l, DM 10.290,-* · 75 PS, 156 km/h, 1,6 l, DM 10.800,-* · Mazda 616 Limousine, 75 PS, 153 km/h, DM 11.490,-* · Mazda 616 Coupe, 75 PS, 153 km/h, DM 11.990,-* · Mazda RX 5 Coupe, 2 Scheiben-Kreiskolben-Motor (Lizenz NSU/Wankel) 115 PS, DM 21.800,-* Automatisches Getriebe bei Mazda 1300, 4-türig, zuzügl. DM 890,-*, Mazda 616 Limousine zuzügl. DM 990,-*, Mazda 818 Limousine zuzügl. DM 990,-*
* Unverbindliche Preisempfehlung

Für die kostbarsten Wochen des sollten Sie auf Nummer Necker



Jahresmann gehen.

Unser Winter: preiswert wie eh und je!

Die schönsten Schneeziele in Österreich, der Schweiz, den Französischen Alpen, Dolomiten, Karawanken und der Sierra Nevada!

Bequem mit der Bahn, unabhängig mit dem eigenen Auto und preiswert mit dem Bus. Oder schnell mit dem Jet.

Unsere Empfehlung: Ihre „eigene“ Ferienwohnung in den deutschen Mittelgebirgen und jetzt auch in den Französischen Alpen!

Wedeln Sie mit in:

Ötztal

1 Woche
Zimmer/Frühst.
bei eigener Anreise
schon ab

48:-

Grödnertal/Dolomiten

1 Woche
Zimmer/Frühst.
bei eigener Anreise
schon ab

56:-

Wildschönau

1 Woche
Halbpension
bei eigener Anreise
schon ab

65:-

Zermatt

1 Woche
Zimmer/Frühst.
bei eigener Anreise
schon ab

155:-

St.Anton/Arlberg Hinterglemm

1 Woche
Bahnreise
Zimmer/Frühst.
schon ab

214:-

1 Woche
Bahnreise
Zimmer/Frühst.
schon ab

234:-

Wer fliegt, fährt öfter ab!

2-3 schnelle Flugstunden zwischen zu Hause und freien Pisten. Während die anderen noch fahren, fahren Sie schon ab.

Wir fliegen Sie schnell und direkt mit dem Flugzeug nach Poiana Brasov/Rumänische Karpaten von Frankfurt, Düsseldorf, Hannover und Hamburg. Und in die Sierra Nevada/Spanien von Stuttgart, Frankfurt, Düsseldorf und Hannover.

Unser großes Schneereisen-Programm mit Flugzeug, Auto, Bus oder Bahn bekommen Sie mit unserem neuen Reiseprospekt „Neckermann-Schneereisen“ 76/77!

**Die neuen Neckermann-Reiseprospekte
für Herbst/Winter/Frühjahr 76/77
erhalten Sie in Ihrem
Neckermann-Reisebüro!**

Admenting 6/11/2014

Audi-Fünfzylinder

des 1,6 Liter-Vierzylinders um eine Einheit einen Zylinderinhalt von knapp 2 Litern ergeben. Tatsächlich aber hat der Fünfzylinder 2144 cm³. Dieser Zuschlag kommt durch einen von 80 mm auf 86,4 mm vergrößerten Hub zustande. Diese schon recht langhubige Auslegung ist laut Audi für einen überproportionalen Anstieg des Drehmoments verantwortlich. Hier allerdings ist nicht so sehr der Maximalwert von 182 Nm (18,5 mkg) bemerkenswert, weil der erst bei 4200/min erreicht wird. Weit mehr Bedeutung kommt der Tatsache zu, daß 80 Prozent dieses maximalen Drehmoments schon ab 1000/min zur Verfügung stehen.

Der verlängerte Hub des großen Motors taucht, getreu Audis Baukasten-Philosophie, inzwischen auch in einem Vierzylinder auf. Die an Chrysler in den USA gelieferte Version hat ebenfalls 86,4 mm Hub und den dort gewünschten, etwas größeren Zylinderinhalt von 1715 cm³. Allerdings räumt Konstrukteur Franz Hauk ein: „Der Fünfzylinder verkraftet den langen Hub anstandslos, aber der Vierzylinder wird damit bei höherer Drehzahl recht brummig.“ Im geschwindigkeitsbegrenzten Amerika freilich spielt das keine Rolle mehr.

Rationalisierung mit Hausmitteln

Daß der neue Motor mit 2,2 Litern Hubraum in einigen Details sogar noch einfacher geriet als die 1,6 Liter-Basisausführung, verdankt er dem kleinen 1100 Triebwerk des Audi 50/VW Polo. Bei diesem hatte Franz Hauk erstmals die Automatikgetrieben entlehnte Schmelzpumpe direkt auf der Kurbelwelle angeordnet, die Wasserpumpe vom Zahn-

riemen der Nockenwelle angetrieben und zugleich noch als Spannelement genutzt sowie den Zündverteiler direkt an die Nockenwelle geflanscht.

Diese Vereinfachungen wurden auch dem Fünfzylinder zuteil, der dadurch auf die bei den mittleren Audi-Motoren notwendige Hilfsweile seitlich des Zylinderblocks verzichten kann. Diese Sparmaßnahmen übrigens reduzieren nicht nur die Produktionskosten, sondern auch die Reibungsverluste. Und offensichtlich ist es hier gelungen, die Reibungs Nachteile des fünften Zylinders zu kompensieren. Der Fünfzylinder nämlich arbeitet etwa mit dem gleichen Wirkungsgrad und dem gleichen spezifischen Verbrauch (195 g/PS h) wie der Vierzylinder, was im Motorenbau ansonsten nicht die Regel ist.

Am guten Beispiel des sehr sparsamen Einspritzmotors (Bosch K-Jetronic) wird sich auch die für die Zukunft geplante Ausführung mit einem Registervergaser orientieren müssen.

Audis Harmonielehre: fünf im Gleichschritt

Die Entwicklung eines Fünfzylinder-Ottomotors ließ zunächst größere Schwierigkeiten als beim Diesel befürchten. Denn beim Stand der Technik war es einfach unumgänglich, den Benzinverbraucher auf höhere Drehzahlen einzurichten. Während sich beim Diesel das Limit auf 4500/min setzen ließ, versprach ein Ottomotor konkurrenzfähige Leistung erst bei einer um ein Drittel höheren Drehzahl, nämlich in der Region um 6000/min. Und hier kam noch erschwerend hinzu, daß höhere Kurbelwellenumdrehungszahlen die Probleme des Massenausgleichs überproportional anwachsen lassen. ▶

NEU!

Erstklassiger Unterbodenschutz zum Selbstauftragen.



jetzt können Sie Ihren Wagen wirklich dauerhaft und preiswert schützen

Auch in diesem Winter werden wieder Tonnen von Tausalzen auf Straßen und Autobahnen gestreut. Zu Ihrer Sicherheit. Sorgen Sie rechtzeitig dafür, daß die aggressiven Lösungen aus Salz und Schmelzwasser wirkungsvoll von der Karosserie Ihres Fahrzeuges ferngehalten werden.

Das kostet jetzt nicht mehr ein paar Hundertmarkscheine, sondern mit Nigrin nur noch ein paar Zehner: Wer selbst mit einem Pinsel den neuen Nigrin-Unterbodenschutz auf die Unterseite der Karosserie aufträgt – der alte U-Bodenschutz braucht nicht entfernt zu werden – kann jetzt eine ganze Menge Geld sparen. Dabei hat er die Sicherheit, seinen Wagen mit einem der besten Erzeugnisse wirkungsvoll geschützt zu haben.

Nigrin-Unterbodenschutz ist ein erstklassiges Erzeugnis auf Bitumen-Basis.

Nigrin garantiert:
So mühelos, so preiswert
war Unterbodenschutz
noch nie.

Ab Anfang September '76
erhalten Sie
Nigrin-Unterbodenschutz
überall im einschlägigen
Handel. Sonst schreiben Sie
an

Nigrin

Nigrin Vertrieb
Ernst Hausmann Weg 5
7321 Zell u. A.

Audi-Fünfzylinder

Bei der Bewältigung solcher Aufgaben muß der Techniker grundsätzlich zwei Störfaktoren begegnen: den Massenkräften, die sich durchweg in Form einer gradlinig schüttelnden Bewegung des Triebwerks äußern, und den Massenmomenten, die das Aggregat in eine kreisende oder taumelnde Bewegung versetzen.

Im Umgang mit Massenkräften besitzen die meisten Automobil-Konstrukteure zwangsläufig ein beträchtliches Maß an Routine. Bei

tionsteam alsbald vor einer dem konventionellen Motorenbau entgegengesetzten Aufgabe. Bei gleichmäßigem Zündabstand aller fünf Zylinder von 144 Grad und einem Kurbelwellenkröpfungsversatz von 72 Grad versprach der in Angriff genommene Fünfling frei von Massenkräften erster und zweiter Ordnung zu arbeiten.

Nicht minder deutlich aber zeigten die Berechnungen dann, daß die eher lästigeren Massenmomente in empfindlichem Maße die Laufkultur stören würden. Zunächst konzentrierten sich die Schwingungsexperten darauf, die in Richtung der



Der Initiator: F. Piëch



Der Konstrukteur: F. Hauk

allen Reihen-Vierzylindern treten freie Massenkräfte von erheblicher Größe auf. In Grenzen halten lassen sie sich schließlich nur durch Beschränkung der Massen oder der Drehzahl. Das ist dann auch der Grund dafür, daß die Hubraumobergrenze für Reihen-Vierzylinder bei etwas mehr als zwei Litern liegt. Im übrigen aber sind die Rezepte für die Bändigung der Massenkräfte der Vierzylinder weltweit im Motorenbau geläufig.

Massenmomente hingegen, die bei herkömmlichen Vier-, Sechs- und Achtzylinder-Triebwerken keine sonderliche Rolle spielen, stellen die Konstrukteure vor neue, zumindest ungewohnte Aufgaben.

Als Audi 1973 damit begann, theoretische Überlegungen zum Fünfzylinder anzustellen, sah sich das Konstruk-

Zylinder (etwa elipsenförmig) wirksamen Massenmomente erster Ordnung so klein wie möglich zu halten. Dies gelang durch die Festlegung der Zündfolge auf 1-2-4-5-3.

Eine weitere Milderung des Massenmoments erster Ordnung ließ sich dann noch durch die Gestaltung der Kurbelwelle (geschmiedet) mit zehn Gegengewichten erzielen. Doch das Ergebnis dieser Maßnahme ergab noch keinen ausreichend kultivierten Motor. Die so erreichten Eigenschaften beschreibt Audi folgendermaßen: Unter dem Einfluß dieses Moments vollführt der schwebend gedachte Motor normalerweise eine Taumelbewegung um eine zur Kurbelwelle parallele Achse durch den Schwerpunkt. Demzufolge werden über alle Verbindungsstellen zur Karosserie Schwingungen

in das Fahrzeug eingeleitet, deren Resonanzen eine ernstzunehmende Komfortbeeinträchtigung bedeuten könnten.

Doch mit diesen unabänderlichen, vom Massenmoment ausgelösten Schwingungen, verfuhr Audi dann wie mancher Geheimdienst mit Spionen: Wenn man sie schon nicht beseitigen kann, dann muß man versuchen, sie umzudrehen. So gingen sie daran, dem schädlichen Moment künstlich Erzeugtes entgegenzusetzen. Eine gezielte Unwucht im Schwungrad und ein ebenso ausgelegter Schwingungsdämpfer am Kurbelwellen-Vorderende brachten den gewünschten Effekt. Die Massenmomente 1. Ordnung verlagerten ihre Aktionsrichtung gründlich und erzeugten seither Schwingungen um die Hochachse des Motors.

Genau das aber war den Konstrukteuren recht, denn nun konnten sie die Motorlager so auslegen, daß sie auf Scherbelastung weich ansprechen und die Belästigung durch das Massenmoment abfangen, während sie bei senkrechter Beanspruchung steif gehalten werden können, um das Antriebsmoment aufzufangen.

Auch die um die Querachse des Motors – mit höherer Kraft zwar, aber geringerem Ausschlag – wirksamen Massenmomente 2. Ordnung ließen sich im Rahmen dieses Konzepts unschwer bändigen.

Sehr zustatten kam dem Audi-Team bei diesen Arbeiten das Frontantriebskonzept. Denn die Verbindung des schwingfreudigen Fünfzylinders mit der doch recht umfangreichen Getriebe/Differentialereinheit erhöhte die Massenträgheit des kompletten Aggregats, wodurch die Neigung zu eigenwilligen Bewegungen nachhaltig gedämpft wird.

„Zusammen mit einer Kardanwelle“, befürchtet Dr. Piëch, „würden wir wohl Schwierigkeiten haben, denn die hängt dann wie eine Peitsche hintendran.“

Doch selbst dem kompakten Frontantriebsaggregat macht die Tätigkeit des Massenmoments um die Hochachse zu schaffen. Ferdinand Piëch: „Zwischen Motor und Kupplungsglocke trat ein regelrechter Scharniereffekt ein.“ Die Biegeschwingungen führten, so Audi, zu lästiger Geräuschabstrahlung. Um diesen zu begegnen, erhielten Motorblock und Getriebegehäuse auffällig ausgeprägte Versteifungsrippen. Und zwischen Kupplungsglocke und dem weit über die Fluchtlinie der sieben Kurbelwellenlager heruntergezogenen Motorblock wurde eine Abstützkonsole aus Leichtmetall eingefügt.

Nach vollzogener Schwingungskur verhält sich der Fünfzylinder von Audi nach den Messungen der Ingolstädter ruhiger als die V6-Motoren der Konkurrenz. Und für die Zukunft hält diese Konstruktion noch einige Möglichkeiten parat. Hochgerechnet könnte eine Ausführung mit den Heron-Brennräumen des Audi GTE/Golf GTI mehr als 150 PS erbringen. Eine Dieselausführung mit rund 70 PS wäre ebenfalls denkbar. Eine Sechszylinder-Variante für ein grundlegend anderes Auto scheint in Ingolstadt keineswegs völlig ausgeschlossen.

Nur eins, versichert Piëch, wird es vorerst ganz bestimmt nicht geben: einen Porsche 925 mit dem Audi-Fünfzylinder, denn die Weisacher legten sich bei ihrer zunächst als Auftragsarbeit für VW gedachten Konstruktion so klar auf einen Vierzylinder fest, das jetzt kein größeres Triebwerk mehr unter der Haube des 924 Platz findet. Schade.

— cpb —

So weit die Räder tragen... Der Stoßdämpfer mit der Langzeit-Garantie*

Motorcraft Stoßdämpfer „Auto-Flex-Super“ schaffen Sie sich einmal an – für immer, nämlich solange Sie Ihren Wagen besitzen. Denn sie sind nachstellbar und damit unverwüstlich. So haben Sie stets gleichgute Straßenlage, stets gleichgute Federung – egal wie alt Ihr Wagen ist. Äußerlich erkennen Sie Auto-Flex-Super Stoßdämpfer an ihrer goldenen Farbe. Es gibt aber auch schwarze Motorcraft Stoßdämpfer, die normalen „Auto-Flex“ – mit Garantie für ein halbes Jahr oder 10 000 km.

Doch wenn neue Stoßdämpfer fällig sind: Wechseln Sie mal zu Motorcraft „Auto-Flex-Super“. Es kann ein Wechsel auf Dauer sein. Motorcraft-Qualitätsteile für die meisten Automarken.

*) Genaue Garantiebedingungen liegen jeder „Auto-Flex-Super“ Stoßdämpfer-Verpackung bei.



Motorcraft ...sparen beim Fahren

Zündkerzen · Öl- und Luftfilter
Keilriemen · Zündungsteile
Wischerblätter · Wischerarme
Glühlampen · Signallhörner
Tune-up-Kits (Elektroinspektionssätze) · Kühlsystemteile
Radlager · Pflegemittel · Kühlkonzentrat-Extra · Stoßdämpfer.



Qualitätsteile - für die meisten Automarken

Für Modelle von: Audi, Austin, Alfa Romeo, BMW, Citroën, Fiat, Ford, Mercedes, Morris, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Saab, Simca, Toyota, Volvo, VW und viele andere.

Der neue große Audi 100. Un



ser schönsten Stück Technik.



Bitte lesen Sie die ausführlichen
Informationen über diese neue Limousine
auf den folgenden zwei Seiten.

Der neue große

260 Stunden im Windkanal gaben ihm seine einzig richtige Form. Nach 260 Test-Stunden im Windkanal hat die Form des Audi 100 hervorragende aerodynamische Eigenschaften. Deshalb glauben wir, daß sie für diesen Wagen die einzig richtige ist.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Bug. Wir haben an ihm so lange gearbeitet, bis ihn die Luft wirbelfrei umströmen konnte. So bietet der Wagen dem Fahrtwind nur geringen Widerstand und verbraucht deshalb beim schnellen Reisen wenig Benzin. Die gute Form ist auch ein Grund dafür, daß der neue große Audi 100 seine hohe Endgeschwindigkeit erreicht.

Das perfekte aerodynamische Styling bietet Ihnen aber auch mehr Sicherheit. Sie werden es bei einer Fahrt durch Matsch oder Regen bemerken. Die Windströmung wird so geleitet, daß zum Beispiel die Sicht auf den Außenspiegel immer frei bleibt.



Auch die Federungseigenschaften sind hervorragend. Denn die langhubigen Federbeine an der Vorderachse und die Hinterachs-federung sind in ihrer Wirkung sehr gut aufeinander abgestimmt. Bei voller Beladung sowie schlechten Straßen werden sie durch Gummizusatzfedern unterstützt. Das Federungsverhalten des neuen großen Audi 100 ist dadurch komfortabel, aber auch sportlich straff. Der gesamte Federungskomfort wird durch eine breite Spur und einen langen Radstand abgerundet.



Der neue große Audi 100 hat eine perfekte aerodynamische Form.

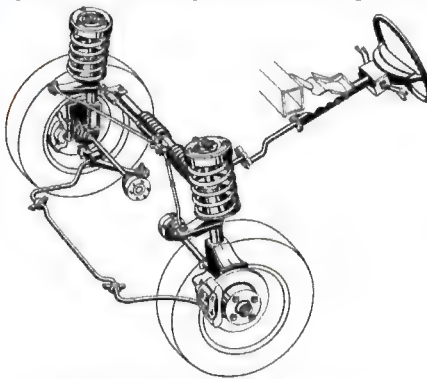
2.100 Stunden auf dem Rüttelstand haben ihm ein sehr gutes Fahrwerk gegeben, damit Sie auch nach einer langen Fahrt noch frisch und ausgeruht sind. Mit dem neuen großen Audi 100 behalten Sie auch auf einer langen Reise Ihre gute Kondition. Denn für sein Fahrwerk haben wir nicht nur die besten, sondern auch sehr schlechte Straßen als Maßstab genommen.

Im Test sah das so aus. Wir haben den Computer des Rüttelstandes mit den Daten dieser Straßen gespeist, das Fahrwerk dann über 2.100 Stunden durchrütteln lassen und die Ergebnisse sorgfältig ausgewertet.

Dadurch konnten wir dem Fahrwerk eine lange Lebensdauer und eine außerordentliche Robustheit geben.

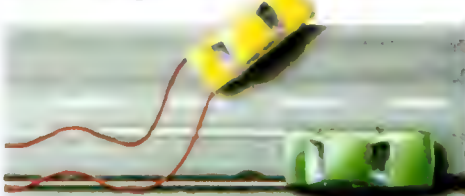


Die Tests auf dem Rüttelstand entsprachen einer Fahrstrecke von 850.000 Kilometern.



Die Federung ist sorgfältig ausgewogen. Durch Gummizusatzfedern ist sie komfortabel und unempfindlich gegen Durchschlagen bei voller Beladung und schlechten Straßen.

Bei der Lenkung haben wir die wichtigsten Teile mit gleitförderndem Teflon beschichtet. Sie geht daher fast so leicht wie eine Servolenkung.



Der Wagen hat das Lenkstabile Bremssystem. Es hält ihn hier im Bremstest auf einer halbseitig verölten Straße spurgenaue gerade. Das Vergleichsfahrzeug bricht aus.

1,4 Millionen Testkilometer haben bewiesen, daß man einen großen, komfortablen Wagen auch sehr verbrauchsgünstig bauen kann. Wir haben den neuen großen Audi 100 1,4 Millionen Kilometer weit getestet. Unter der heißen Sonne Zentralafrikas und auf den Schneepisten Nordschwedens. Dabei hat sich die Verbrauchstechnik des Wagens bestens bewährt. Die Technik, die für niedrigen Benzinverbrauch sorgt. Die optimierte Gemischanpassung, und das geringe Leistungsgewicht, aber auch die verbrauchsgünstige aerodynamische Form des Autos. So begnügt sich zum Beispiel das 1,6-l/85-PS-Modell mit nur 8,9 Liter Normal auf 100 km (DIN).



Kein Auto in dieser Fahrzeugklasse verbraucht weniger Benzin.

Doch auch mit dem neu entwickelten 2,0-l/115-PS-Motor verbraucht der Wagen nur 9,6 Liter Super auf 100 km (DIN). Besonders sparsam ist der Audi 100 jedoch mit dem vorgesehenen Fünfzylinder-Motor. Er braucht durch seine verbrauchsgünstige Konstruktion und die K-Jetronic-Einspritzanlage 10,5 Liter Super. Dieser Motor ist der erste Fünfzylinder-Benzinmotor, der für Automobile entwickelt wurde. Er bietet Ihnen den Vorteil eines besonders kultivierten Laufs. Mit 2,2 Liter Hubraum und 136 PS gibt er dem Audi 100 viel Kraft für sehr sportliche Fahrleistungen.

Der große Audi 100.



Extreme Schallversuche über 2 Jahre haben den Audi 100 sehr leise gemacht, für angenehme Fahrruhe bei jedem Tempo. Unsere Schalltests haben sehr lange gedauert, aber waren deshalb auch sehr erfolgreich. Viele Karosserieteile haben wir so geformt, daß sie nicht dröhnen können. Die Auspuffanlage haben wir so abgestimmt, daß sie das Auspuffgeräusch außergewöhnlich gut dämpft. Die Aufhängungen für Motor, Getriebe und Achse sind doppelt isoliert und verhindern die Übertragung von Triebwerks- und Rollgeräuschen in das Wageninnere. Am Wagenboden sind mehrere Materialsichten übereinander gelegt. Zuerst eine Bitumenlage, darüber

„Der entspannende Auto-Innenraum“ von Prof. Paolo Nestler: „Wir haben dem Innenraum des neuen großen Audi 100 Behaglichkeit und Wärme gegeben. Schmeichelnde Farben sorgen für optische Weite und weiche Stoffe für Gemütlichkeit. Selbstverständlich wurde die Funktionalität dabei nicht

Filz und eine besonders kompakte Matte aus einem Spezialmaterial, die mit dem Bodenteppich verbunden ist. Dieser neuartige Schallschutz sorgt für vorbildlich wenig Geräusch im Innenraum.

Ein Team von Innenarchitekten entwickelte einen Innenraum, in dem Sie sich entspannen können und deshalb sehr konzentriert fahren. Wir haben für den neuen großen Audi 100 einen völlig neuartigen Innenraum gestalten lassen. Nicht von Technikern in schwarzer, kühler Sachlichkeit, sondern von einem Spezialistenteam unter der Leitung des Architekten Prof. Nestler.

vergessen. Anatomisch geformte Sitze stützen Sie und verhindern, daß Sie sich beim Sitzen verkrampfen. Sie sitzen entspannt und bleiben dadurch frischer. Die Folge ist, daß Sie konzentrierter fahren. Jeder Langstreckenfahrer weiß, wovon wir sprechen.“



Der neuartig gestaltete Innenraum bietet Ihnen viel Komfort und Behaglichkeit, damit Sie auch auf weiten Strecken unverkrampft bleiben.

Das neue Audi 100-Programm.

Die Motoren.

1,6 Liter/85 PS. Von 0 auf 100 in 13,4 Sekunden. Spitze 160 km/h. 2,0 Liter/115 PS. Von 0 auf 100 in 10,7 Sekunden. Spitze 179 km/h. 2,2 Liter/136 PS Fünfsylinder. Von 0 auf 100 in 9,5 Sekunden. Spitze 190 km/h.

Die Sicherheit.

Kraftvolle Motoren zum spurtstarken Überholen. Frontantrieb für richtungsstabiles Fahren bei Regen, Glätte und Seitenwind. Hochleistungsfahrwerk für sichere Straßensituation. Lenkstabiles Bremssystem mit Spurstabilisierendem Lenkrollradius an der Vorderachse und Diagonal-Zweikreis-Bremssystem, Sicherheits-Karosserie. Sicherheits-Innenausstattung.

Die Wirtschaftlichkeit.

8,9 Liter Normal auf 100 km für das 1,6-l/85-PS-Modell. 9,6 Liter Super/100 km für das 2,0-l/115-PS-Modell. Und 10,5 Liter Super/100 km für den 2,2-l/136-PS-Fünfsylinder mit K-Jetronic (DIN-Verbräuche). Unterbodenschutz und Hohlraumversiegelung serienmäßig. Servicefreundliche Bauweise. Niedrige Kaskoklasse.

Die Ausstattung.

Der neue große Audi 100 gehört zu den wenigen Autos, bei denen eine ungewöhnlich reichhaltige Ausstattung selbstverständlich ist. Er hat zum Beispiel das neuartige Heiz-Frischluft-System mit Schnellregel-Effekt, das für gleichbleibende Temperaturen im Innenraum sorgt. Automatik-Gurte und Kopfstützen vorn, Bremskraftverstärker, Türscheibendefroster, automatische Blinkerrückstellung, Parklicht-Schaltung, Scheibenwisch-Anlage mit 2stufiger Schaltung, Intervallschaltung, elektrischer Pumpe und Wasch-Wisch-Automatik, Tageskilometerzähler, elektrische, quartzgesteuerte Zeituhr, abblendbarer Sicherheits-Innenspiegel. Bei den Spitzenmodellen bekommen Sie zum Beispiel Drehzahlmesser, Halogen-Nebelscheinwerfer, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Nebelschlußleuchte, Zweiklanghorn, Verbundglas-Windschutzscheibe, Mittelarmlehne hinten.



Ein schönes Stück Technik.

DM 14.295,- Für Basismodell Audi 100.

Foto Vorderseite: Audi 100 GL. DM 16.830,-
Unverbindl. Preisempfehlungen ab Werk.

Coupon

Gegen diesen Coupon schicken wir Ihnen eine ausführliche Information über den neuen großen Audi 100. Schreiben Sie an: Audi-Werbedienst, 4804 Versmold, Postfach 1205.

Platz da für den Mazda?

Die Chancen für das neue Wankel-Auto aus Fernost.

Seit sich die potenten Lizenznehmer General Motors und Daimler-Benz zumindest vorläufig von der Wankel-Front zurückgezogen haben, ist es um den früher oft als Antrieb der Zukunft apostrophierten Kreiskolbenmotor auffallend ruhig geworden.

Auch beim VW-Konzern, wo sich zu den Entwicklungskosten noch die Verluste aus dem schleppenden Ro 80-Geschäft addieren, stehen die Zukunfts-Chancen für den Motor mit den kreisenden Kolben nicht eben günstig.

So kommt es, daß gegenwärtig nur beim japanischen Lizenznehmer Toyo Kogyo die Wankel-Fahne konsequent hoch gehalten wird. Freilich nicht ohne zwingende wirtschaftliche Gründe, denn schon frühzeitig hatten die Japaner Fertigungsanlagen für eine Tagesstückzahl von 2000 Kreiskolbenmotoren erstellt. Über 800 000 Mazda-Autos mit Wankelmotor hat Toyo Kogyo inzwischen — meist nach Amerika — verkauft, rund 800 werden derzeit täglich produziert.

Eine endgültige Ablehnung des Wankelmotors bei den übrigen Automobilherstellern hätte zwangsläufig für die japanische Firma unangenehme Folgen. Kein Wunder also, daß man bei Toyo Kogyo neben der intensiv betriebenen Forschungsarbeit ständig bemüht ist, den neuesten Stand der Wankel-Technik auch auf die Straße zu bringen.

Aktuellstes Ergebnis dieser Bemühungen ist der Mazda RX-5, ein Coupé, das im September 1975 auf der IAA vorgestellt wurde.

Karosserie: reichhaltig ausgestattet und gut verarbeitet

Das recht wuchtig geratene Coupé kann seine Herkunft nicht leugnen. Seine Karosserie trägt Stilelemente, wie sie bei fast allen japanischen Autos zu finden sind: Stilelemente, die den amerikanischen Durchschnittsgeschmack zweifellos besser treffen als den europäischen. Auch sportliche

Attribute wie Doppelscheinwerfer, Frontspoiler und Leichtmetallräder können daran nur wenig ändern.

Im Vergleich zu seinen Außenabmessungen bietet der Mazda im Innenraum wenig Platz. Nur auf den Vordersitzen herrscht Großzügigkeit vor — hinten reichen weder Kopffreiheit noch Knieraum. Auch der Kofferraum ist vergleichsweise klein geraten, er faßt nach auto motor und sport-Norm 280 Liter.

Lob verdient hingegen die reichhaltige und bis ins Detail sauber ausgeführte Ausstattung. Serienmäßig sind neben Automatikgurten, heizbarer Heckscheibe, Wärmeschutzglas und geschmackvollen Velours-Teppichen auch eine Verbundglasfrontscheibe mit integrierter Antenne sowie die beiden winzigen, versenkbaren mittleren Seitenscheiben.

Die Instrumentierung ist gut ablesbar, komplett und nahezu frei von Spiegelungen. Der Kombischalter links vom Lenkrad erfüllt fünf Funktionen: Blin-



Fotos: Seufert

Da es den Mazda auch mit Hubkolbenmotor gibt, ist seine Haube stärker als für den Wankel nötig gewölbt

Die guten Nässe-Qualitäten des Dunlop SP4 in neutralem Test bestätigt: in der Bestenliste für Nässe-Sicherheit im neuesten „auto motor und sport“-Test.

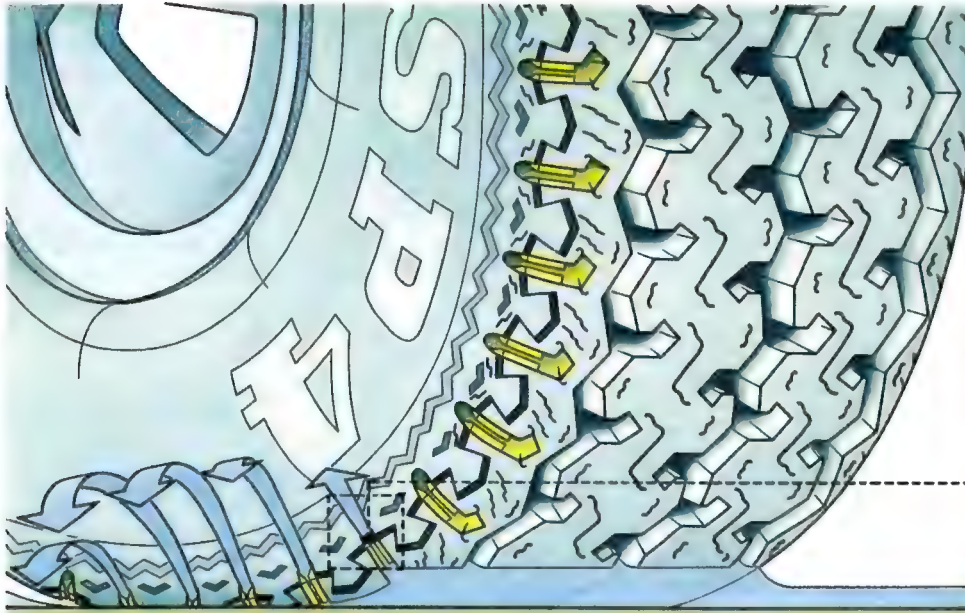


Abb. 1: Im „auto motor und sport“-Test ist die Nässe-Tauglichkeit des Dunlop SP 4 nachdrücklich bestätigt worden. Einen wesentlichen Beitrag dazu leisten die Aqua-Jets (gelb). Denn diese kränzförmig um die Schulter des SP 4 geordneten Entwässerungsdüsen leiten das Regenwasser auch seitlich aus dem Reifen, wodurch die Naßhaftung des SP 4 erheblich verbessert wird.

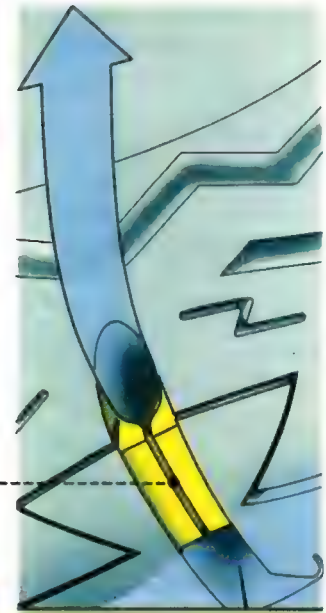


Abb. 2: Die Stützpuffer (gelb) halten im Aqua-Jet auch unter seitlichem Druck, also z.B. in Kurven, stets einen Tunnel offen, damit das Regenwasser ungehindert abfließen kann.

An dieser Stelle haben wir Ihnen den Dunlop SP 4 bisher stets als einen Reifen vorgestellt, der bei hoher Kilometerleistung zugleich sehr gute Sicherheitsleistungen erbringt. Jetzt hat ein neutraler Test diese Behauptung nachdrücklich bestätigt: der Stahlgürtel-Reifen-Test von „auto motor und sport“, Europas größter frei verkäuflichen Automobil-Zeitschrift (Heft 12/76). In diesem Test kam der Dunlop SP 4 in die Bestenliste beim Nässe-Test und erhielt die Note 1 für geringen Verschleiß und hohe Schnellauf-Festigkeit.

Nicht daß wir dieses Testergebnis überbewerten und verallgemeinern wollen. Jedoch stützt es unser Urteil, wonach der Dunlop SP 4 in Eigenschaften, auf die es bei Reifen ankommt, wirklich leistungsfähig ist.

Wie kommt nun der Dunlop SP 4 zu seinen guten Sicherheitsleistungen?

Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet ein spezielles technisches Detail: die Aqua-Jets, ein von Dunlop speziell entwickeltes Entwässerungssystem (Abb. 2).

Diese Aqua-Jets liegen kränzförmig um die Reifenschulter und haben die Aufgabe, die Schulterpartie

auch seitlich zu entwässern. Entscheidend ist, daß sie sich auch unter seitlichem Druck, etwa in Kurven, nie schließen, weil in ihnen stets ein Tunnel offengehalten wird, aus dem das Wasser abfließen kann.

So wird beim Dunlop SP 4 die Aquaplaning-Gefahr verringert und die Sicherheit bei Regen erhöht. Trotzdem sollten Sie bei Aquaplaning-Gefahr vom Gas gehen.

Zu einem vernünftigen Reifen gehört nämlich auch ein vernünftiger Fahrer.

auto motor und sport

„auto motor und sport“-Stahlgürtel-Reifen-Test (Heft 12/76): Das Ergebnis für den Dunlop SP 4: in der Bestenliste beim Nässe-Test, Note 1 für geringen Verschleiß und hohe Schnellauf-Festigkeit. Wenn Sie im Detail lesen wollen, wie der Dunlop SP 4 in diesem Test mit 7 namhaften Reifen abschnitt, schicken wir Ihnen gern einen Test-Sonderdruck zu.

Name _____
Anschrift _____

(Ausschneiden und einsenden an Dunlop AG, Postfach 129, 6450 Hanau, Abt. VF/46)



DUNLOP SP
STAHLGÜRTEL

Dunlop SP Stahlgürtel. Langlaufreifen mit Sicherheitsprofil.

ken, Auf- und Abblenden, Scheibenwaschen und -wischen (mit Intervallstufe). Der handbetätigte Choke geht bei betriebswarmem Motor automatisch in die Normalstellung zurück. Einfach zu bedienen ist auch die von einem dreistufigen Gebläse unterstützte Heizungs- und Belüftungsanlage, die durch zwei zuschaltbare Frischluftdüsen ergänzt wird.

Die stoffbezogenen Sitze weisen integrierte Kopfstützen auf und bieten ausreichenden Halt, die Sitzposition ist im Verhältnis zur hoch angesetzten Gürtellinie etwas tief geraten. Der ohnehin unbequeme Zugang zu den Rücksitzen wird, da eine separate Lehnenverriegelung fehlt, noch erschwert. Außerdem muß nach jedem Sitzvorklappen die gewünschte Lehnenneigung erneut fixiert werden.

Einen sehr guten Eindruck machte die Verarbeitungsqualität der Karosserie. Sie äußert sich unter anderem in exakt passenden Verkleidungsteilen, wenig Windgeräusche verursachenden rahmenlosen Seitenfenstern, den soliden Türaufstellern und den sorgfältig verlegten Kabeln und Leitungen im Motorraum.

Motor: durstig und unelastisch

Das Besondere am Mazda RX-5 ist zweifellos sein Antriebsaggregat: ein Zweischeiben-Kreiskolbenmotor wie beim Ro 80. Aus einem Kammervolumen von zwei mal 654 cm³ werden bei 6000/min 115 PS (85 kW) erzielt, das maximale Drehmoment von 17 mkg (167 Nm) stellt sich bei 4000/min ein.

Im Gegensatz zum Ro 80-Motor, der mit sogenanntem Umfangseinlaß arbeitet, saugt das Mazda-Triebwerk das Kraftstoff-Luftgemisch über seitlich in die Brennkammern mündende Kanäle an. Das bringt Vorteile im Leerlaufverhalten und im Teillastbetrieb, kostet aber wegen der ungünstigeren Strömungsverhältnisse Drehmoment sowie Leistung bei höheren Drehzahlen.

Da auch die umfangreichen Maßnahmen zur Abgasreinigung leistungsmindernd sind, überrascht es nicht, daß die Fahrleistungen des RX-5 nur von durchschnittlicher Art sind. So werden

für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h 11,3 Sekunden und für den Kilometer mit stehendem Start 33,3 Sekunden benötigt. Auch die Höchstgeschwindigkeit stellt mit 179 km/h in dieser Preis- und Leistungsklasse keinen Spitzenwert dar. Noch weniger freilich vermag das Wankel-Triebwerk zu überzeugen, wenn Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen gefragt ist: Es vermittelt ein Gefühl ausgeprägter Drehmomentschwäche, die sich auch in den bei den Elastizitätsmessungen erzielten Werten niederschlägt.

Verstärkt wird dieser Eindruck durch das bereits im IV. Gang sehr lang übersetzte Fünfgang-Getriebe, so daß zügige Fortbewegung auf Landstraßen häufiges Schalten erfordert.

Vorzüge

- lauffruhiger vibrationsarmer Motor
- reichhaltige Serienausstattung
- problemlose Fahreigenschaften
- gute Verarbeitungsqualität

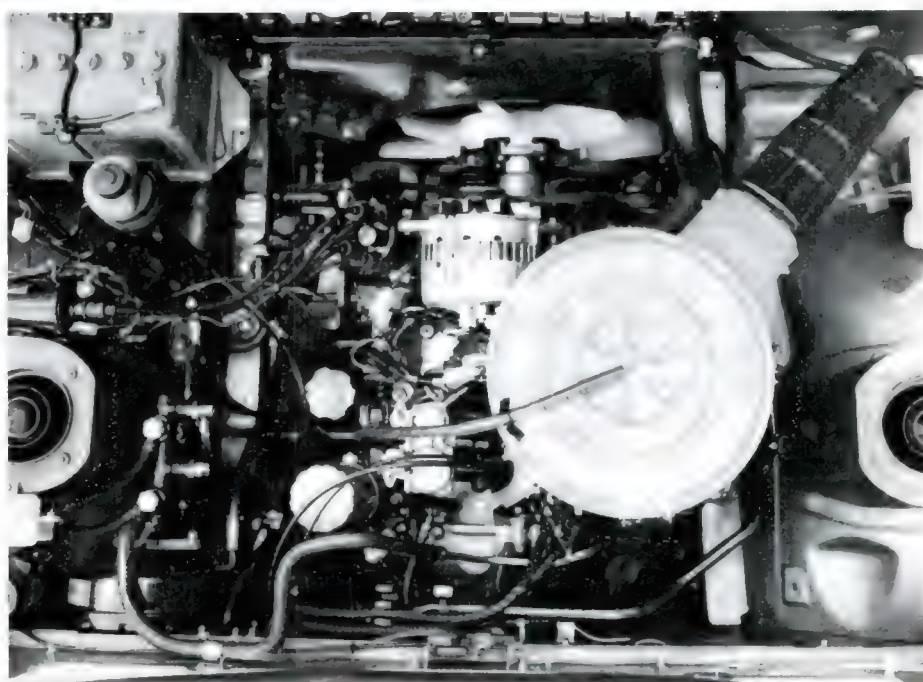
Nachteile

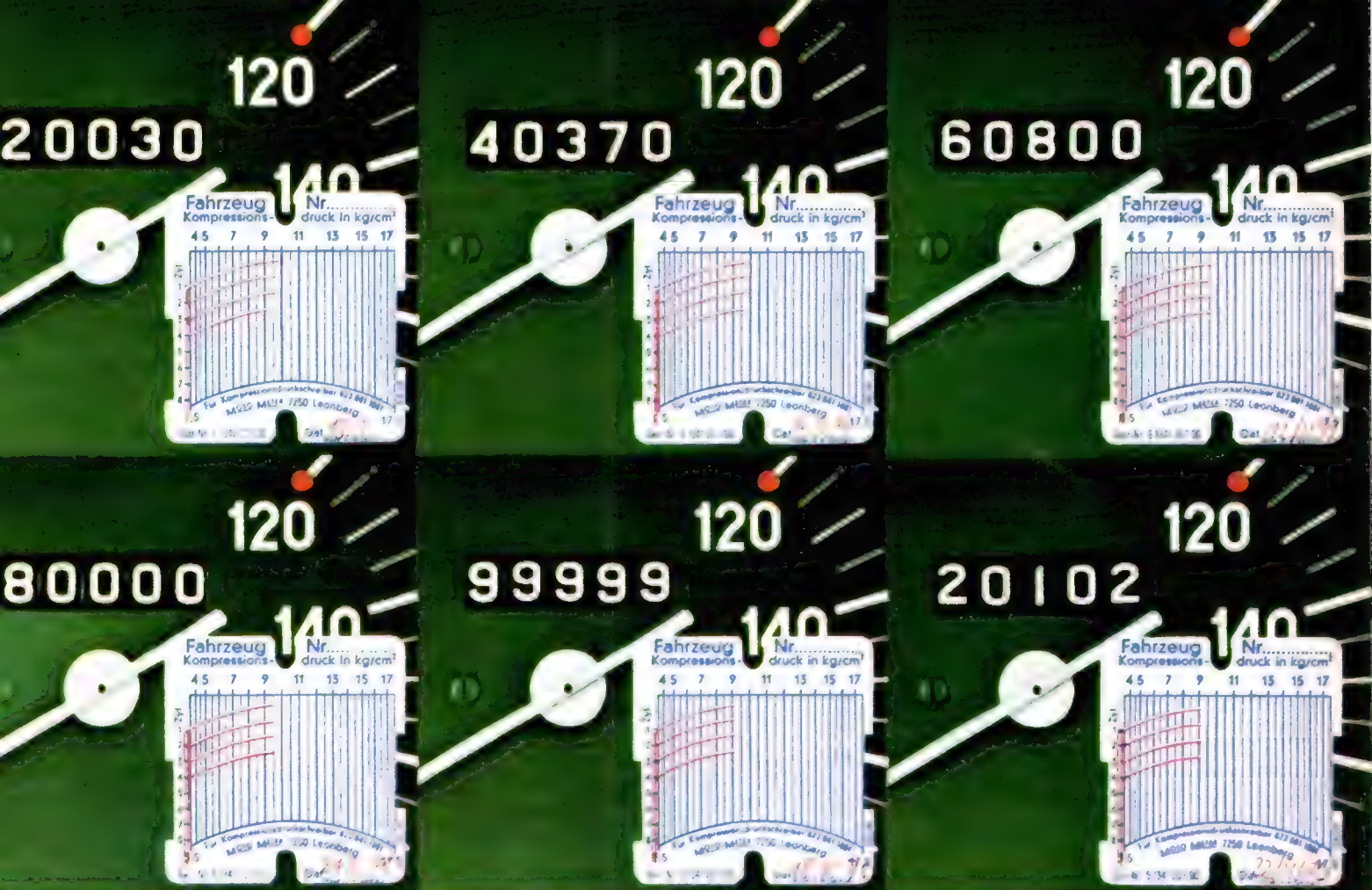
- hoher Benzinverbrauch
- unelastischer Motor
- schlecht abgestuftes Getriebe

Der Mazda-Motor entläßt seine aufwendig gereinigten Abgase durch einen ungewöhnlichen Auspuff ins Freie.

Andererseits sorgt die als Autobahn-Schongang ausgelegte V. Fahrstufe für eine verbrauchs- und geräuschmindernde Absenkung der Motor-Drehzahl. Dennoch stört in manchen Betriebsphasen das laute Rauschen des Kühlerventilators, und beim vollen Ausdrehen in den Gängen bekommt das Auspuffgeräusch des schlitzzesteuerten Motors einen aufdringlichen zweiktakt-ähnlichen Klang. Daran kann auch die mit Abgasreaktor, Lufteinblasung und dicker Wärmeisolierung ungewöhnlich aufwendig gebaute Auspuffanlage nichts ändern.

Daß auch ansaugseitig durch magere Einstellung des Doppel-Registervergasers gute Abgaswerte angestrebt wurden, läßt der Motor durch gelegentli-





Mobil SHC: Kraft auf Dauer statt Motor sauer.

Die meisten Leute haben sich daran gewöhnt, daß die Motorleistung abnimmt, wenn die Laufleistung zunimmt.

Mit Mobil SHC dagegen erreichen Sie große Kilometerzahlen bei unverändert großem Temperament.

Weil Mobil SHC vollsynthetisch ist. Und weil es darum nicht nur besser schmiert, sondern auch sauberer arbeitet als Öl:

Es bildet einen 50% dickeren Schmierfilm, aber keine Verbrennungsrückstände, die die Motoratmung behindern. Und es hat viele weitere Eigenschaften (siehe rotes Feld), die erklären, warum es besser ist als Öl. Und besser für Ihr Auto.

Darum ist es nur vernünftig, bei einem neuen Wagen gleich mit Mobil SHC zu beginnen. Und noch vernünftiger, dabei zu bleiben:

Er läuft dann immer wie ein junger. Auch wenn er mal nicht mehr der jüngste ist.



- 50% dickerer Schmierfilm
- Absolute Scherstabilität
- Unerreichte Hochtemperaturbeständigkeit
- Extremster Verschleißschutz
- Überragende Motorsauberkeit
- Sofortige Schmierung bei Kaltstarts
- Ölverbrauchssenkung bis 50%
- Optimaler Öldruck

Bei Mobil-Vertragshändlern, Aral-Tankstellen, Werkstätten, im Zubehörhandel.

Mobil SHC
Mehr Kilometer pro Motor,
weil vollsynthetisch.

**Jetzt auch 4000 mal
bei ARAL.**

Empf. Verkaufspreis
DM 14,80 pro Liter.

ches Ruckeln und durch Aussetzer erkennen.

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Testwagens wurde mit 16,9 L/100 km ermittelt – ein Wert, der angesichts des Wagengewichts von nur 1200 kg und der gebotenen Fahrlei-

Zum Vergleich	BMW 320	Mazda RX-5
Verbrauch in L/100 km		
Landstr. ca. 60 km/h	10,3	14,6
Landstr. ca. 75 km/h	13,7	18,2
Autobahn ca. 130 km/h	12,0	15,0

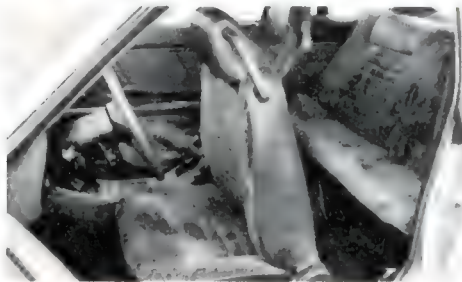
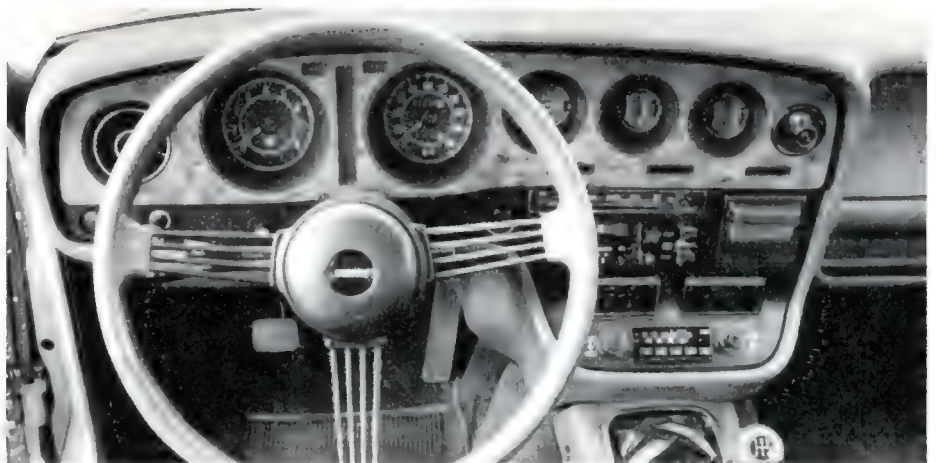
stungen als sehr hoch angesehen werden muß. Bei einem direkten Verbrauchsvergleich mit einem BMW 320 schnitt das Wankelauto in jedem Fall deutlich schlechter ab. Wie die Tabelle zeigt, brauchte der Mazda bis zu 5,5 L/100 km mehr. Daß der 9,2 : 1 verdichtete Wankelmotor wie der BMW mit Normalbenzin auskommt, ist dabei nur ein schwacher Trost.

Fahrwerk: problemloser Durchschnitt

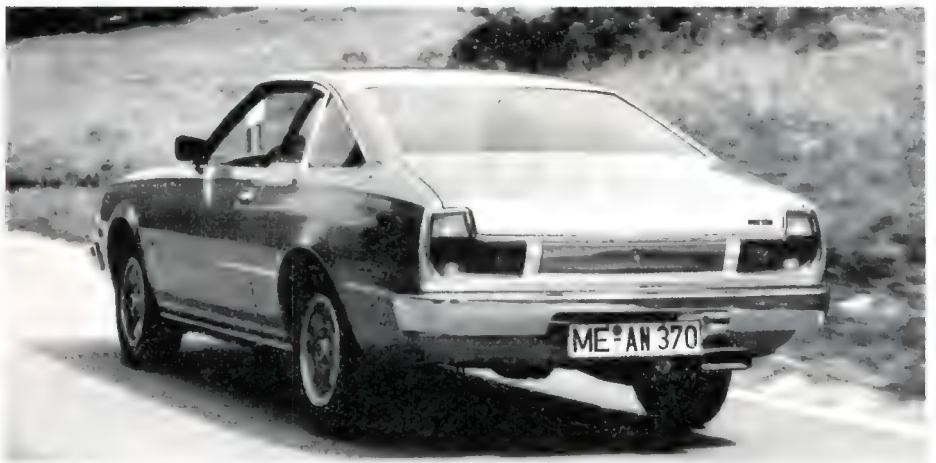
Mit Federbeinen vorn und einer starken, schraubengefederten Hinterachse bietet der Mazda RX-5 großserientypische Fahrwerkstechnik. Sie verleiht ihm zusammen mit den Stahlgürtelreifen der Größe 185/70 HR 14 ein unproblematisches, in Kurven weitgehend neutrales Fahrverhalten. Die Federung ist ebenso wie die Dämpfung relativ weich ausgelegt, doch sorgen Querstabilisatoren an beiden Achsen dafür, daß sich die Seitenneigung in Kurven in Grenzen hält.

Normale Bodenunebenheiten schluckt der Mazda zufriedenstellend, bei groben Unebenheiten gerät die Hinterachse dagegen in beträchtliche Unruhe. Insgesamt wartet der Mazda jedoch mit akzeptablen Komforteigenschaften auf, die vom vibrationsarmen Motor und den geringen Windgeräuschen unterstrichen werden.

Auch die serienmäßige, „amerikanisch“ leichtgängige Servolenkung paßt in dieses Bild. Wünschenswert wäre allerdings, daß sie etwas mehr



Holzimitationen an Lenkrad und Armaturenbrett sollen für eine sportliche Atmosphäre im Cockpit sorgen. Die schlecht zugänglichen Rücksitze bieten nur Kindern ausreichend Platz. Die Coupé-Karosserie weiß durch solide Verarbeitungs-Qualität besser zu gefallen als durch ihr Styling.



Zum Vergleich	Mazda RX-5	NSU Ro 80	Chevrolet Monza 2+2	Ford Capri II Ghia 2.3	Opel Manta GT/E
Hubraum cm³	2x 654*	2x 497,5*	4301	2294	1897
Leistung PS bei 1/min	115/6000	115/5500	110/3600	108/5000	105/5400
Testverbrauch L/100 km	16,9 N	16,0 N	17,5 N	14,7 S	12,4 S
Preis DM	21 800,—	22 695,—	22 700,—	18 842,—	14 745,—
Beschleunigung in s					
0— 60 km/h	5,0	6,6	5,5	5,0	4,5
0— 80 km/h	7,8	9,9	8,3	7,7	7,1
0—100 km/h	11,3	14,4	12,2	11,4	10,4
0—120 km/h	16,6	20,4	17,6	16,7	15,3
0—140 km/h	23,4	30,9	25,6	24,3	21,9
0—160 km/h	36,4	—	39,6	39,2	34,5
1 km mit stehendem Start	33,3	35,9	33,8	33,3	32,3
Höchstgeschwindigkeit km/h	178,6	179,6	184,6	179,1	186,9

* Kammervolumen

Marlboro. Der Geschmack von Freiheit und Abenteuer.



Hol dir den vollen Geschmack der Marlboro.

Straßenkontakt vermittelte und um die Mittellage zielgenauer arbeitete.

Einen sehr guten Eindruck hinterließ die aufwendige Vierrad-Scheibenbremsanlage. Mit Bremskraftverstärker, hinterem Bremskraft-Begrenzer und innenbelüfteten vorderen Brems-scheiben war sie allen auftretenden Beanspruchungen problemlos gewachsen.



Miniatur-Kurbelfenster im Fond

Alles in allem verdient weniger das knapp 22 000 Mark teure Auto als die Zielstrebigkeit Anerkennung, mit der die Japaner das gegenwärtig stagnierende Wankel-Projekt voranzutreiben versuchen. Ob dadurch freilich – ohne intensive Mitarbeit anderer Automobilhersteller – die Chancen für den unkonventionellen Antrieb entscheidend verbessert werden können, erscheint fraglich.

Helmut Eicker

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Zweischeiben-Kreiskolbenmotor, Kamervolumen 2 x 654 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,2:1, Leistung 84,6 kW (115 PS) bei 6000/min, maximales Drehmoment 166,8 Nm (17,0 mkg) bei 4000/min, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Luft-Ölkühler, ein Doppel-Register-Fallstrom-Vergaser, elektr. Benzinpumpe, 62 Liter-Tank über der Hinterachse, elektrische Anlage 12 V.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterrad-Antrieb, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,683 (13,39), II. 2,263 (8,23), III. 1,397 (5,08), IV. 1,0 (3,64), V. 0,862 (3,13), R. 3,692 (13,42), Achsantrieb 3,636.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzerradaufhängung an Dreieck-Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Starrachse mit vier Längslenkern, Panhardstab, Gasdruckstoßdämpfer, Stabilisator. Servounterstützte Kugelumlauf-leitung, hydraulische Zweikreisbremse, Bremskraftverstärker, Bremskraftbegrenzer für hinteren Kreis, Vierrad-Scheibenbremse, vorn innenbelüftet, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, LM-Felgen 5 1/2 J x 14, Bridgestone-Stahlgürtelreifen 185/70 HR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2510 mm, Spur 1380/1370 mm, Außenmaße 4475 x 1685 x 1320 mm, Innenbreite vorn 1345 mm, hinten 1345 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 870 mm, hinten 800 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten 420 mm, Knieaum hinten 50 bis 230 mm, Norm-Knieaum 80 mm, Wendekreis links 11,1 m, rechts 11,3 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 280 Liter.

GEWICHTE

Leergewicht (vollgetankt) 1200 kg, davon Vorderachse 690 kg, Hinterachse 510 kg,

Gewichtsverteilung 57,5:42,5, zulässiges Gesamtgewicht 1650 kg, Zuladung 450 kg, Personenindexzahl 5,3, zulässige Anhängelast gebremst 900 kg, ungebremst 550 kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 70,5 kW/t (10,4 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 54,9 kW/t (13,4 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 178,6 km/h
(entsprechende Drehzahl 4925/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0–40 km/h	2,9 s
0–60 km/h	5,0 s
0–80 km/h	7,8 s
0–100 km/h	11,3 s
0–120 km/h	16,6 s
0–140 km/h	23,4 s
0–160 km/h	36,4 s
1 km mit stehendem Start	33,3 s

Elastizität

ab 40 km/h	im IV. Gang	im V. Gang
40–60 km/h	6,1 s	7,6 s
40–80 km/h	13,0 s	16,9 s
40–100 km/h	19,7 s	26,3 s
40–120 km/h	26,9 s	36,7 s
40–140 km/h	35,7 s	–
1 km ab 40 km/h	37,7 s	41,5 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	8 bis 55 km/h
II. Gang	13 bis 89 km/h
III. Gang	23 bis 145 km/h
IV. Gang	31 bis 203 km/h*
V. Gang	38 bis 235 km/h*

* theoretische Werte

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	48 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	65 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	68 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	73 Phon (dBA)
Bei 130 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	81 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin	16,9 L/100 km
------------------------	---------------

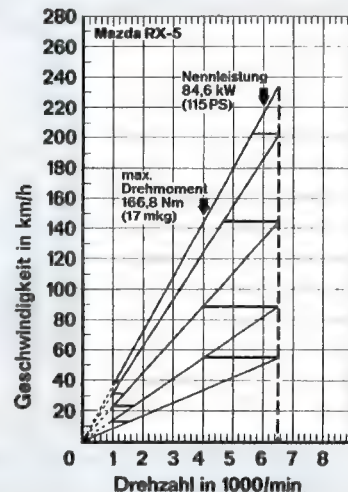
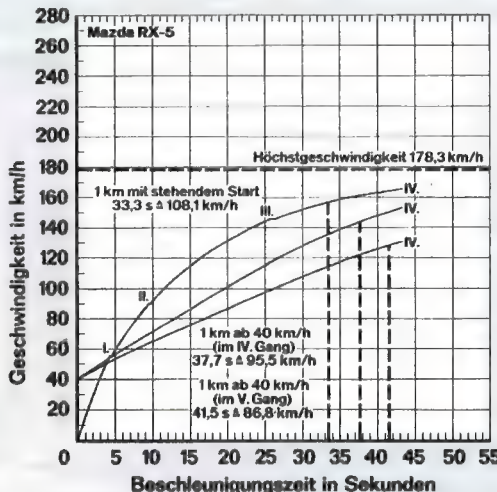
WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km

RICHTPREIS

Coupé 21 800,—

Hersteller: Toyo Kogyo Co. Ltd.
6047 Fuchu-Machi, Hiroshima, Japan.
Importeur: Mazda Motors Deutschland GmbH, 4010 Hilden, Neustraße 41–47



Leisten Sie sich das Echte - man sieht es, man fühlt es.

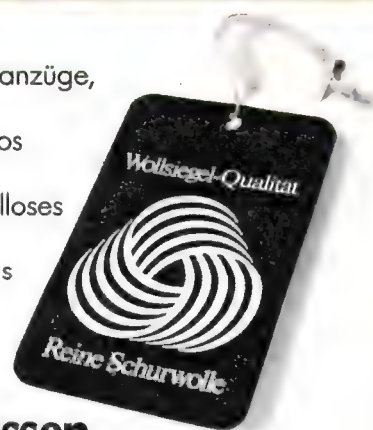


Ein „Country-Look“-Modell.

Damit liegen Sie richtig – im Trend der sportlichen Mode. Denn Blousons, Sportanzüge, Sportsakkos und Sportmäntel sind fast überall und jederzeit tragbar. Und in charaktervollen Stoffen wie Cheviots, Shetlands, Tweeds und Sportfrescos erhältlich.

Aus reiner Schurwolle, dem echten Material, das modische Eleganz, tadelloses Aussehen und behaglichen Tragekomfort ideal in sich vereint.

In geprüfter, kontrollierter Wollsiegel-Qualität. Und: Das Wollsiegel ist das vom RAL (Ausschuß für Lieferbedingungen und Gütesicherung) anerkannte Gütezeichen für reine Schurwolle.



Wollsiegel-Qualität: Darauf können Sie sich verlassen.

Weitere Informationen durch Internationales Woll-Sekretariat, Abt. 189/26, Postfach 4409, 4000 Düsseldorf 1, oder direkt durch Brax Leineweber, Wittekindstr. 16, 4900 Herford.

Neues Zubehör

Vom Integralhelm bis zum Reservekanister.

Keilförmiger Kopfschutz

Die Handschrift des Auto-Stylisten Nuccio Bertone trägt der von der Turiner Firma Vitaloni produzierte Stratos-Integralhelm. Typisch für den Helm ist die Form, die an einen Kopfschutz aus der alten Ritterzeit erinnert.

Die gewählte Keilform hat jedoch Vorteile, von der insbesondere Motorradfahrer profitieren. Der Fahrtwinddruck ist bei hohen Geschwindigkeiten relativ niedrig und der angenehm weich gepolsterte Helm zerrt nicht allzu stark am Hals des Fahrers. Der Helm kostet



Von Bertone gestylt: Stratos-Integralhelm
200 Mark. Vertrieb: Firma ati-Wetzlar, Wetzlarer Straße 96, 6335 Naunheim.

Bequeme Kontrolle

Die Wuppertaler Firma Gebr. Happich hat jetzt ein Gerät auf den Markt gebracht, mit dem sich der Ölstand vom Wageninnern aus kontrollieren läßt.

Anstelle des Meßstabs wird ein Peilrohr in die Ölpeilstaböffnung eingesetzt. Die Eintauchtiefe muß dabei so eingestellt werden, daß sich die untere Öffnung etwa einen Zentimeter über dem minimalen Ölstand befindet. Von einem am oberen Ende des Peilrohrs aufgesetzten Schaltventil führt ein Schlauch zu der Membranpumpe.

Will man den Ölstand prüfen, dann zieht man vor dem Starten des Motors den Knopf des Kontrollgerätes heraus. Dadurch entsteht ein Unterdruck und das Öl wird angesaugt. Springt die ge-



Einfache Montage: Öl-Kontrollgerät

wölbte Gummikappe jetzt nach innen, dann ist ausreichend Öl vorhanden. Bleibt die Gummikappe dagegen gewölbt, ist zuwenig Öl im Motor.

Das einfach zu montierende Kontrollgerät kostet rund 35 Mark. Vertrieb: Gebr. Happich GmbH, Neuenteich 62, 56 Wuppertal oder Fachhandel.

Handlicher Reiniger

Für den Anschluß an eine 12 Volt-Batterie geeignet ist der von Liqui-Moly vertriebene Auto-Staubsauger Autovac.



Leistungsfähig: Autovac-Autostaubsauger

Als Stromquelle dient die Steckdose des Zigarettenanzünders. Das kompakte, handliche Gerät ist sehr leistungsfähig und zeichnet sich durch eine hohe Saugleistung aus. An Zubehörteilen sind ein gerades Saugrohr, eine Bürste, eine Fugendüse, eine Saugdüse und eine Blasdüse zum Aufblasen von Luftmatrasen oder Gummibällen lieferbar. Der Vertrieb des rund 50 Mark teuren Staubsaugers erfolgt durch die Firma Liqui-Moly GmbH, Jerg-Wieland-Straße, 7901 Lehr/Ulm oder durch den Fachhandel.

Große Reserve

Die ersten aus Kunststoff gefertigten 20 Liter-Benzinkanister haben vor wenigen Wochen die amtliche Zulassung erfolgreich absolviert. Zur Herstellung der Reservekanister wird leitfähiges Hostalen verwendet, das eine elektrostatische Aufladung verhindert.

Der schwarz eingefärbte Kanister hat eine Mindestwandstärke von 3 mm, wiegt 2 kg und hält Belastungen bis über 100 kg aus; der Einfüllstutzen hat einen Durchmesser von 45 mm und einen Schraubverschluß. Als Zubehör



Jetzt zugelassen: Kunststoff-Kanister

wird ein Ausgießer geliefert. Außerdem befindet sich ein zweiter 20 Liter-Kanister mit drei Griffen und Metallverschluß (sogenannte Wehrmachtsform) im Programm des Herstellers. Der Richtpreis beträgt 35 Mark. Vertrieb: Firma Hünersdorff-Bührer, Eisenbahnstraße 6, 7140 Ludwigsburg.

TOYOTA Corona Mark II

Repräsentant großer Klasse.

Mit großer Klasse ist beim TOYOTA Corona Mark II nicht allein der ruhige, gelassen kräftige 2-Liter-Motor gemeint. Auch die große Klasse seines Raum- und Platzangebots. Auch, und speziell, die luxuriöse Serienausstattung dieses Fahrzeuges: vom getönten Sonnenschutzglas, den Stoffpolstern seiner breiten Ruhesitze mit Kopfstützen bis zum strapazierfähigen weichen Teppichboden, mit dem der Fahrgastraum durch-

gehend ausgelegt ist. Als erstes werden Sie aber sicherlich den Preis „große Klasse“ finden.

Fahren und Beifahren bietet der TOYOTA Corona Mark II höchsten Reisekomfort auf langen Strecken. Schnell, sicher und ermüdungsfrei sind sie am Ziel. Der TOYOTA Corona Mark II ist eine repräsentative Limousine. Modern und aufwendig konstruiert. Gediegen und solide verarbeitet. Und die Karosserie ist von zeitloser Eleganz. So können Sie an Ihrem Corona Mark II lange Jahre Freude haben.

Begeisterung auf Rädern **TOYOTA**



TOYOTA Corona Mark II (Abbildung) mit vielen Extras serienmäßig ab Köln DM 13.690,-. Unverbindliche Preisempfehlung.
Lieferbar auch als Coupé und mit Automatik. Garantie: 1 Jahr ohne km-Begrenzung. Information und Probefahrt bei über 600 TOYOTA-Service-Stationen in der BRD.

TOYOTA DEUTSCHLAND GMBH · Bunzlauer Straße 1 · 5000 Köln 40



Die Zeit arbeitet für Revox

Mit jedem Jahr wird deutlicher, welches außergewöhnliches Tonbandgerät das Revox A 77 ist. Andere Geräte kommen und gehen – Revox aber bleibt und hält die Spitze. Das Revox A 77 gilt seit seinem Erscheinen weltweit als Referenz und ist das meistverkaufte seiner Klasse. Dahinter steckt die Erfahrung der professionellen STUDER Studioteknik. Wir bauen seit bald 30 Jahren nichts anderes als professionelle Audio-Technik und hochwertige HiFi-Geräte. Dies zeigt sich in einer Konzentration ungewöhnlicher Problemlösungen, die sich nicht allein in Daten ausdrücken lassen. Denn Daten-Vergleiche sind gut, Erfahrungswerte besser. Wer weitsichtig denkt, kauft deshalb Revox und überläßt die teuren Experimente den andern.



Beratung und Vorführung im guten Fachgeschäft

Coupon:

Informationsmaterial erhalten Sie auch direkt vom Hersteller

20-77

Name _____

Straße _____

PLZ, Ort _____

Deutschland:
WILLI STUDER GmbH,
7827 Löffingen

Schweiz:
REVOX ELA AG,
8105 Regensdorf ZH

Österreich:
REVOX EMT GmbH,
1170 Wien, Rupertusplatz 1

STUDER REVOX

Alles über Stereo

Ohrwürmer

● Wie Sie Ihre HiFi-Anlage zusammenstellen – Exclusive Tips für Anfänger und Profis.

● Bei welchen Händlern Sie sich beraten lassen können.

● Warum Röhrengeräte wiederkommen.

Von Hannes Scholten

Mit einem krächzenden „Hallo“ begann die Geschichte der Schallplatte. Am 18. Juli 1877 rief der amerikanische Erfinder Thomas A. Edison dieses Wort in ein Gebilde aus Blech, Paraffin und Gußeisen, auf dem ein großer Trichter saß. Ein Stichel gravierte die Schallwellen auf eine Walze, und beim Abspielen gab der Trichter das „Hallo“ zurück. Mit einem



Zeichnung: Olbrich

Ohrwürmer

Materialaufwand von 18 Dollar hatte Edison den ersten Tonträger der Welt konstruiert.

Zehn Jahre später wurde eine runde Sache daraus: die Schallplatte. Der in die USA ausgewanderte Hannoveraner Emil Berliner verfiel auf die Idee, Edisons Tiefenschriftwalzen in platte Gebilde mit Seitenschrift umzumodeln, die die Toninformationen in V-förmigen Rillen beherbergten. Ihre Klangqualität war weit besser; zudem ließen sie sich leichter vervielfältigen als die Walze, die anfangs jedesmal neu bespielt werden mußte.

Am 26. September 1887 meldete Berliner sein Gerät in den USA zum Patent an; sechs Wochen später wurde es auch vom Kaiserlichen Patentamt in Berlin registriert: eine bizarre Apparatur mit Messingtrichter, Handkurbel und Ohrschläuchen, über die die Leute staunten.

Die erste schwarze Scheibe hatte der Erfinder selbst besungen: „Twinkle, twinkle, little Star!“ Jeder Laut kehrte aus dem Trichter zurück, sogar das Hannoveraner „S-t“. Dann sang ein Bariton das berühmte Lied „Yankee Doodle Dandy“, schließlich wurde die amerikanische Unabhängigkeitserklärung von Berliner mit seinem harten Akzent verlesen — ein wahrhaft werbe-

wirksames Programm für das neue Schallmedium.

1889 reiste Berliner zurück ins heimatische Deutschland, wo er sein Grammophon dem Elektrotechnischen Verein in Berlin vorführte. Das Vereinsmitglied Werner von Siemens zeigte sich recht beeindruckt, aber in der Öffentlichkeit fand die Neuerung nicht die rechte Resonanz.

Kulturpessimisten zitierten den Fabeldichter Lafontaine, der in einer düsteren Vision geschrieben hatte: „Der Höhepunkt des Schreckens: Die Maschinen sprechen.“ Eine Zeitung meinte, die Zuhörer könnten „den Lärm aus dem Grammophon nur mit dem Schrei eines wilden Esels vergleichen“, auch sehe das Instrument „nicht gerade vertrauenerweckend“ aus. Und Sängerfürst Schaljapin entsetzte sich, die neuen Apparate würden ihm „die Seele aus dem Leib reißen“.

Was Wunder, daß die kleine Zahl von Enthusiasten sich ihre Platten anfangs in Fahrradgeschäften und Spielwarenhandlungen besorgen und dafür 20 Goldmark blechen mußten — feine Instrumentengeschäfte und Musikalienhändler rümpften allenfalls die Nase über die Ohrwürmer aus schwarzem Hartgummi. Komplette Grammophone — sie trugen Warnzettel „Achtung! Mit 70 Umdrehungen kurbeln! Jede Umdrehung mehr oder weniger

verändert die Tonart!“ — kosteten horrenden Preise um 200 Goldmark.

Doch im Säurequalm seines kleinen Labors in der Pennsylvania-Avenue von Washington witterte Emil Berliner den Welterfolg. Zusammen mit Geschäftsfreunden gründete er in der Londoner Maiden Lane 31 „The Gramophone Company“, die älteste von allen noch bestehenden Schallplattenfirmen der Welt. Heute ist sie der Kern der weltweiten Plattenorganisation von EMI, deren Markenzeichen ein Hund vor einem Trichter wurde. Das dafür als Vorlage dienende Gemälde hatte 1889 der englische Künstler Francis Barraud gefertigt, der einen Foxterrier namens Nipper mitsamt einem Walzenapparat von seinem verstorbenen Bruder erbte und auf die Leinwand brachte. Er bot das Bild den Company-Managern an, die zur Bedingung machten, das Motiv durch ein modernes Grammophon zu ersetzen. Barraud überpinselte sein Werk — und die „Gramophone Company“ war auf den Hund gekommen.

Nicht so Berliner: Er erfand nacheinander noch einen Verbrennungsmotor für Flugzeuge, der niedrigere Geschwindigkeiten erlaubte und später zur Entwicklung des Hubschraubers führte, entwickelte ein Verfahren zur Entkeimung der Milch, ließ sich einen Ziegel patentieren, der die Akustik in Kirchen verbesserte, und starb 1929 als zufriedener und reicher Mann.



Der Maler Francis Barraud schuf das Markenzeichen der „Gramophone Company“.



Polarforscher Scott nahm 1910 ein Grammophon in die Antarktis mit und lichtete den Leithund „Chris“ davor ab.





Royal Flash.

Wer Trümpfe hat, die stechen, der braucht nicht mit gezinkten Karten zu spielen. Und als Vollprofi für hochwertige HiFi-Stereo-Tonbandgeräte haben wir einige Karten in der Hand, die selbst bei anspruchsvollsten HiFi-Freunden stechen müssen.

Zum Beispiel unser UHER SG 560 Royal. Eine HiFi-Stereo-Tonbandmaschine, die in ihrer Klasse durch die besten Gleichlaufwerte besticht. Und die daneben einige Tricks beherrscht, die jedes Spiel mit dieser Materie bereichern: Synchro-Play, Multi-Play, Hall und Echo, Stereo-Mix... und das Ganze ist

verpackt in technische Perfektion, höchste qualitative Verarbeitung und erstklassiges Design – denn da hört bei uns das Spielen auf.

Aber wenn Sie gern spielen möchten – das UHER Royal macht es Ihnen einfach. Weil es alles besitzt, um jeden Spaß mitzumachen. Und weil es mit Ihren Ansprüchen wachsen wird.

Kurz und gut: Das UHER SG 560 Royal ist ein Tonbandgerät, für das sich schon ein paar Mark Einsatz lohnen. Noch dazu, wo es von jemandem kommt, der mit am meisten von diesem Spiel versteht: Von UHER.

UHER SG 560 Royal.
UHER Bandzugkomparator. Auswechselbarer Tonkopftträger 2-Spur/4-Spur. Langlebensdauer-Tonköpfe. Aussteuerungsinstrument mit Spitzenwertanzeige. Eingebautes Stereo-Mischpult. Eingebauter Dia-Pilot. Sämtliche Trickmöglichkeiten. Integrierte HiFi-Stereo-Endstufe und Lautsprecher.

(Das SG 560 Royal übertrifft die strenge Norm der HIFI-DIN 45 500 wesentlich). Beispiel: Tonhöfenschwankungen (Gleichlauf) b. 19 cm/sec. Forderung nach HIFI-DIN 45 500 0,2%. Wert der SG 560 Royal 0,04%.

UHER-Geräte nur im Fachhandel

UHER

Dem Spaß auf der Spur.

Die Röhre kommt wieder

Warum Transistoren bei HiFi-Verstärkern Konkurrenz bekommen.

Der amerikanische HiFi-Nobelproduzent Audio Research warb in einer Anzeigenserie mit dem Slogan: „Die größte Erfindung seit dem Transistor“ – und meinte damit ein Bauelement, das seit einem halben Jahrhundert bekannt und fast schon vergessen ist: die Röhre.

Warum dieser Hersteller wieder Röhrengeräte produziert, hat simple Gründe: Vor- oder Endverstärker, die mit Transistoren bestückt sind, klingen oft metallisch, hart und spitz, kurz: unmusikalisches. Trotz bester technischer Daten fehlt ihnen die Fähigkeit, zum Beispiel ein Streichorchester mit dem richtigen Glanz wiederzugeben, der Violinen eigen ist.

Mit dieser Philosophie steht Audio Research nicht alleine da. Die ähnlich renommierte japanische Firma Lux bietet ihre neuen Röhrenverstärker seit kurzem auch in der Bundesrepublik an; die US-Kleinfirma Paragon und Futerman präsentierten jüngst Röhrenmodelle, die in der dünnbesiedelten Spitzenklasse rangieren.

Dynaco, in den USA so bekannt wie bei uns Grundig, baut seit vielen Jahren unverdrossen die selben Röhrenverstärker, die ein ungewöhnlich günstiges Preis-Qualitätsverhältnis haben und sehr gut klingen, die sich jedoch in der Bundesrepublik – vielleicht auch wegen des ständig wechselnden Vertriebs – nie recht durchsetzen konnten.

Die Güte von Röhrenverstärkern dokumentiert extrem der MEL-Pic 35, ein vor mehr als einem Jahrzehnt im schwäbischen Raum gefertigtes Gerät. Kaum mehr als 60 Exemplare wurden per Hand gebaut, dann schloß der Betrieb, weil das Produkt zu gut und damit auch zu teuer geraten war. Die wenigen Liebhaber hüten ihren MEL-Pic ähnlich wie Autofans ihre Bugattis und scheuen keine Kosten, falls Kleinigkeiten repariert werden müssen. Seinen legendären Ruf kann der Pic auch heu-

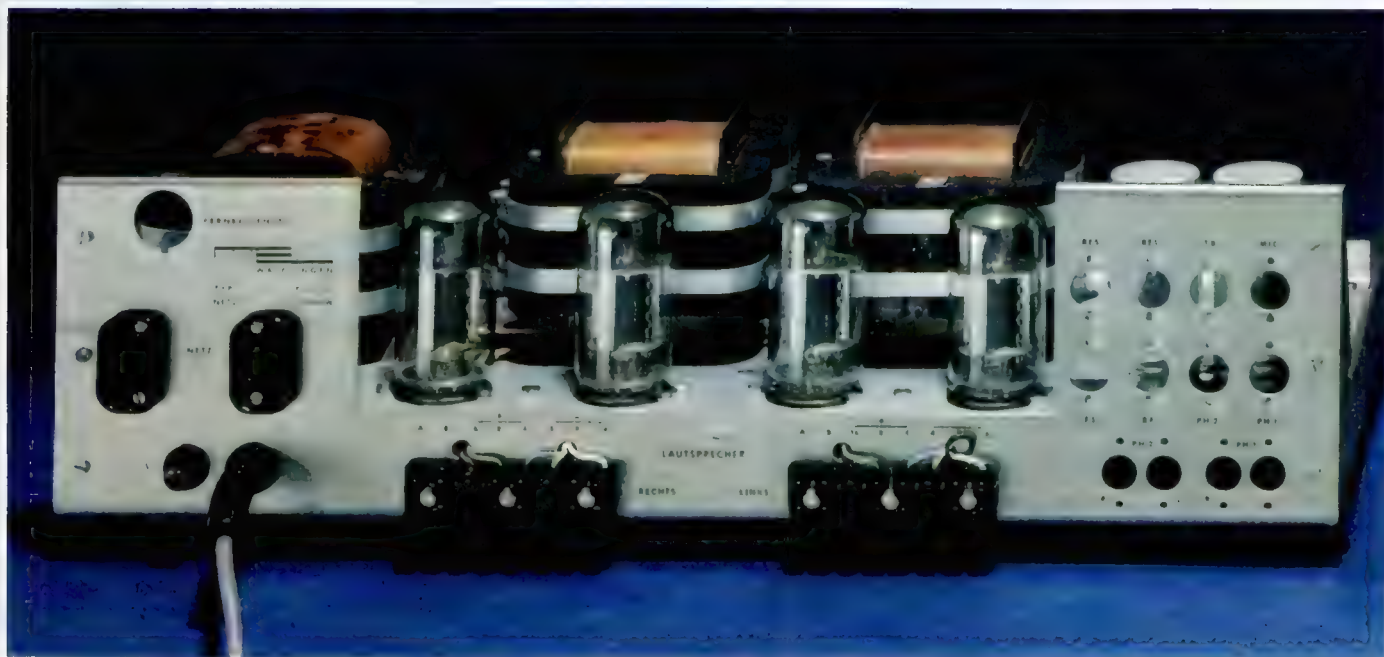
Vom legendären MEL-Pic 35, einem HiFi-Verstärker höchster Güte, wurden nur 60 Stück gebaut.

te noch behaupten: Eine vergleichbare Wiedergabe bietet nur eine Handvoll erlesener HiFi-Verstärker.

Wie lange freilich der Run auf Röhren anhält, ist nicht abzusehen. Denn die Transistorgeräte werden zunehmend verbessert, Physiker und Ingenieure in den Forschungsabteilungen der Industrie suchen fieberhaft nach Methoden, um ihren Klang zu verändern.

Sofern bei einem mit Transistoren bestückten HiFi-Baustein nicht gespart und wenn es sinnvoll aufgebaut wird, läßt sich auch jetzt schon die Klangqualität eines Röhrengeräts erreichen – allerdings ist das nur in den obersten Preisklassen der Fall.

Und das könnte der Röhre in Zukunft tatsächlich einmal den endgültigen Garaus machen – wenn nämlich auch die Entwicklungsingenieure, die ein neues Modell auf dem Papier entwerfen müssen, die Schaltung zuerst berechnen, zur Beurteilung des fertigen Geräts aber außer dem Meßgerät auch ihr kritisches Gehör gebrauchen.



Wenn wir, die Tonbandexperten von Akai, Cassetten-Maschinen bauen, muß was dran sein. Der GX-Kristall-Tonkopf mit lebenslanger Garantie.

Es ist schon merkwürdig, wenn ein eingefleischter Tonbandbauer plötzlich auch mit Cassetten-Maschinen daherkommt. Meinen Sie? Eigentlich nicht. Wir haben uns in dem Moment entschlossen, Cassetten-Maschinen zu bauen, als alle Voraussetzungen gegeben waren, sie ebenso zu perfektionieren wie unsere Bandmaschinen. Und das war nun mal erst mit der Entwicklung des GX-Kristall-Tonkopfes möglich. Wir können Ihnen eine absolut perfekte Aufnahme- und Wiedergabequalität garantieren. Und zwar lebenslänglich. Denn unser GX-Kopf verschleißt sich nicht. Garantiert. Und seine Oberfläche ist so hart und so glatt, daß auch Ihr



Bandmaterial überdurchschnittlich geschont wird. Ihre Aufnahmen werden also auch dann noch nicht mulmig klingen, wenn Sie sie Ihrem Enkel vorspielen. Obendrein erlaubt das verwendete Material, den Spalt des Tonkopfes so eng zu machen, daß die niederfrequenten Tonsignale als stark

gebündeltes Magnetfeld aufs Band gesetzt bzw. abgenommen werden. Dadurch wird das Ergebnis besser. Die Bässe werden nicht verfälscht. Die Höhen nicht verzerrt. Plötzlich ist eine Cassetten-Maschine also gar nicht von der Hand zu weisen. Vor allem, wenn man sich ansieht, was wir

sonst noch aus den guten alten „Dampf-Recordern“ gemacht haben.

Bis zu drei Motoren haben wir eingebaut und bis zu drei Tonköpfe. Regelbares Dolby-System, Vor- und Hinterband-Kontrolle, Relais-Steuerung und noch eine ganze Reihe weiterer Features, die Ihnen ausführlich besser der Fachhändler erklärt.

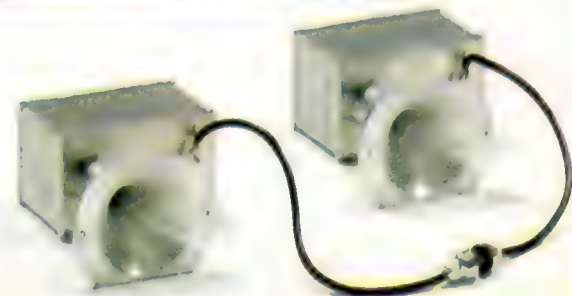
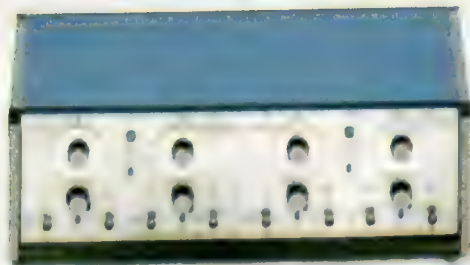
Außerdem – auch das ist ja für einige Leute wichtig – haben wir unseren Cassetten-Maschinen ein technisch-konsequentes Design gegeben. Was sagen Sie nun? Es ist doch wirklich was dran, wenn Akai Cassetten-Maschinen baut.

Vergleichen Sie uns.



Dream Set

Traumhaft gut und traumhaft teuer – eine
HiFi-Anlage aus 18 ausgesuchten
Komponenten für mehr als 70000 Mark.



Die HiFi-verwöhnten Amerikaner nennen eine Stereoanlage, die höchsten musikalischen Ansprüchen genügt, kurz und bündig „Dream Set“. Eine solche Traumanlage besteht keinesfalls aus blindlings miteinander kombinierten teuren Geräten. Vielmehr müssen die einzelnen Bausteine sorgfältig aufeinander abgestimmt werden. Das Ergebnis jedoch lohnt: Die Wiedergabequalität dieser Anlage ist



Traumanlage

einmalig. Sie macht das Kollophonium auf dem Violinbogen ebenso hörbar wie das Geräusch der Flötenklappen oder das Atmen des Posanisten. Aus diesen Komponenten besteht sie:

1 Der Rolls-Royce unter den HiFi-Lautsprechern: die **Phonogen**. Sie benutzen für den Höhenbereich Elektrostaten, die in drehbare Säulen eingebaut sind und gegen die Frontkrümmung strahlen. Der Baßwiedergabe dient ein Exponentialhorn, das mit erheblichem Aufwand aus Leichtbeton und Kunststoff gegossen werden muß. Das Design ist kein Phantasieprodukt, sondern geht auf die physikalischen Gesetze für die Hornkonstruktion zurück. Dieses Prinzip ermöglicht ungewöhnlich saubere Bässe bis in den tiefsten Bereich von 18 Hertz.

Der herausragende Vorzug der Phonogen ist ihre Fähigkeit, Musik räumlich, also auf natürliche Weise dreidimensional wiederzugeben; das macht sie allen Quadrophonieranlagen überlegen. Die Bässe klingen nicht aufdringlich, sondern plastisch und definiert; die Fähigkeit, auch schnellste Musikimpulse exakt zu reproduzieren, ist bestechend. Preis: pro Paar einschließlich elektronischer Frequenzweiche 9600 Mark. Hersteller:

Phonogen KG; Langenbrunn 16, 7792 Beuron 2, Telefon 0 75 79/6 64.

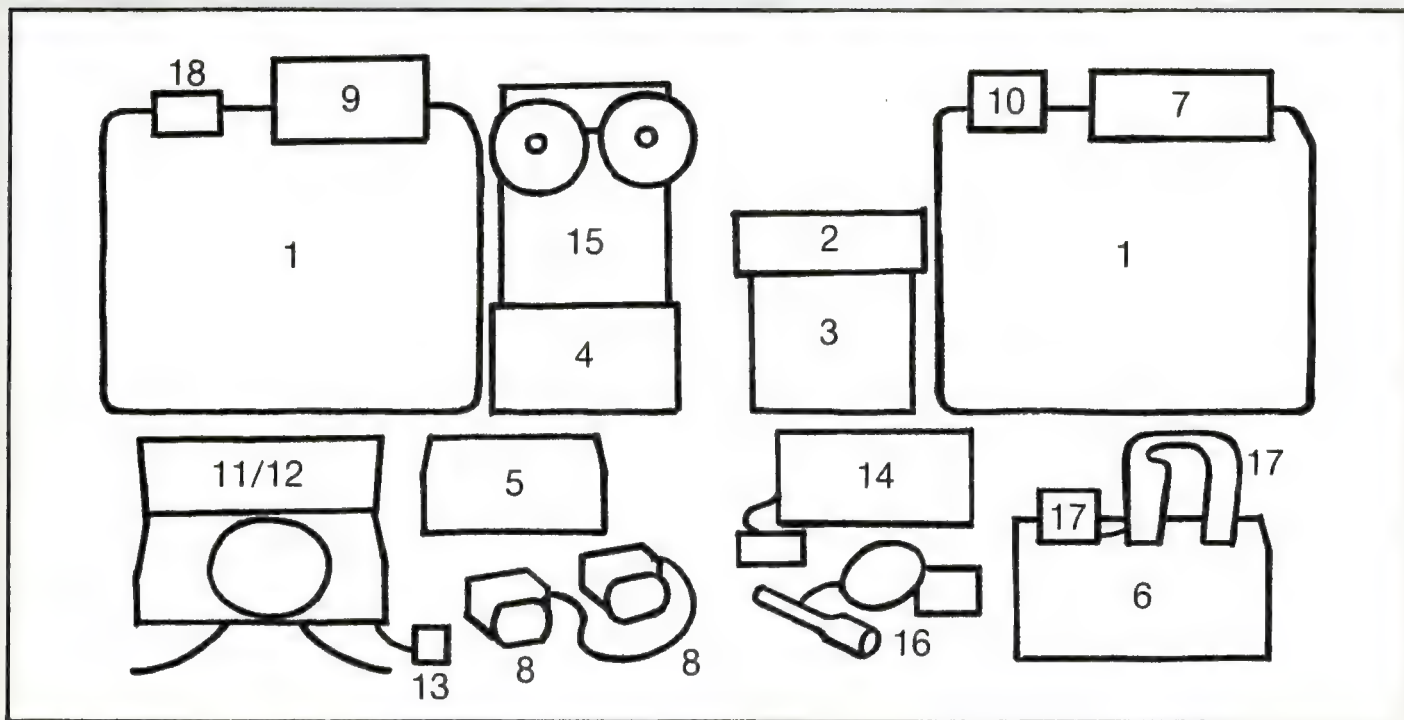
2 Der Vorverstärker **Paragon 12**, ein Röhrenmodell neuester Konzeption aus den USA. Bei der Entwicklung dachten die amerikanischen Erbauer nicht an eine bestimmte Preiskategorie, in die er hineinpassen sollte; vielmehr setzten sie sich das Ideal hoher Klangperfektion als Maßstab. Ihre Konsequenz geht so weit, daß sie nur dürftige technische Daten angeben. Der Paragon enthält allen sinnvollen Bedienungskomfort; technische Spielereien wurden weggelassen. Er erzeugt ein warmes, deshalb aber nicht verschwommenes Klangbild, wie es für gute Röhrenkonstruktionen typisch ist. Der Mitten- und Höhenbereich ist beispielsweise bei Streichorchestern außerordentlich differenziert. Preis: 3950 Mark. Vertrieb: Audiocraft-Design, Thielallee 6a, 1 Berlin 33, Telefon 0 30/8 32 44 02.

3 Die Transistor-Endstufe DA-300 des renommierten japanischen Herstellers **Stax** in Klasse-A-Schaltung. Diese selten angewandte Methode ist mit erheblichem Aufwand verbunden: Die Transistoren geben weit weniger Leistung ab als bei konventionellen Geräten und müssen zudem besonders gekühlt werden. Der herausragende Vorzug: Es treten keine hörbaren Übernahmeverzerrungen mehr auf, an denen sich empfindliche Ohren stören könnten. Stax hat nun

ein Konzept entwickelt, das selbst die wirkungsschwächsten Lautsprecher mit genügend Leistung versorgt und besonders im schwierigen Baßbereich mit frappierender Klarheit überzeugt. Bei den Phonogen, die – um Unsauberkeiten zu vermeiden – keine konventionelle, sondern eine elektronische Frequenzweiche und damit zwei getrennte Endverstärker benötigen, wird der DA-300 für die Bässe eingesetzt. Preis: 9448 Mark. Vertrieb: Audio Electronic, Postfach 1401, 4000 Düsseldorf.

4 Im Mitten- und Höhenbereich arbeitet die Endstufe BA-5000 von **Sansui**, gleichfalls ein bekanntes japanisches Fabrikat. Dieser Verstärker hat nichts von der metallischen Härte, wie sie vielen mittelklassigen Transistorgeräten zu eigen ist. Er besticht durch die schlichte Natürlichkeit, mit der er Musik wiederzugeben vermag, ohne ihr einen eigenen Klang hinzuzufügen. Preis: um 4700 Mark. Vertrieb: Compo GmbH, Postfach 1680, 6750 Kaiserslautern, Telefon 06 31/4 30 61.

5 Die elektronische Frequenzweiche TAF 4002 von **Teltron** teilt den unteren Musikbereich der Stax-Endstufe und die Mitten und Höhen der Sansui-Endstufe zu. Die Trennfrequenzen können zwischen 0,2 und 20 000 Hertz beliebig gewählt und kontinuierlich verändert werden. Daher ist sie auch für den Betrieb mit an-



deren, ähnlich konstruierten Lautsprechern ideal. Für die mechanische und elektronische Konstruktion wurde ein außerordentlich hoher Aufwand getrieben. Ein Blick in das Gehäuse genügt, um die Herkunft des Filters zu erkennen: Es stammt aus der professionellen Meßtechnik. Preis: um 7200 Mark. Hersteller: Teltron GmbH, Franz-Prüller-Straße 15, 8000 München 80, Telefon 0 89/48 61 04.

6 Der Equalizer 2212 von **Soundcraftsmen** dient dazu, akustische Unebenheiten des Hörraums auszugleichen und damit alle negativen Effekte, die von Polstermöbeln, Teppichen oder harten Fußbodenbelägen kommen können, weitgehend zu neutralisieren. Dazu wird der Hörbereich kanalweise getrennt in je zehn Oktavschritten eingepegelt, wobei der Equalizer zwischen Vorverstärker und Frequenzweiche geschaltet wird. Er läßt sich auch bei jeder anderen HiFi-Anlage vorteilhaft verwenden, besonders in schallungünstigen Räumen. Preis: 1585 Mark. Vertrieb: Audio Int'l, Postfach 560 229, 6 Frankfurt 56, Telefon 06 11/50 35 70.

7 Beim Oktav-Echtzeitanalysator EA 75 von **AEC** handelt es sich um ein Meßsystem, das für die Pegelung hochwertiger HiFi-Anlagen geeignet ist. Das Gerät selektiert zehn Frequenzabschnitte durch Filter und stellt sie optisch auf einem Bildschirm dar. In Verbindung mit einem Equalizer erlaubt es eine fast exakte Linearisierung des Frequenzverlaufs der Anlage im Hörraum; eine Einmessung nach Gehör reicht nämlich in den seltensten Fällen aus, was dazu führt, daß Laien die Klangregler dazu benutzen, um die Bässe möglichst weit aufzudrehen. Preis: 3862 Mark. Vertrieb: AEC GmbH, Geleitstraße 11, 6053 Obertshausen, Telefon 0 61 04/4 23 24.

8 Die Ionenhohtöner von **Otto Braun** besitzen einen eigenen Röhrenverstärker; ihr Frequenzgang reicht bis 500 000 Hertz. Dank des masselosen Schallwandlerprinzips erzeugen diese Einheiten ein unverfälschtes, duftiges Klangbild. Um die letzten Nuancen herauszuquetschen, können sie auf die Phonogen aufgesetzt werden, wo sie den Höhenbereich ab 8000 Hertz übernehmen. Preis: pro Paar 4000 Mark. Hersteller: Otto Braun, Futterstraße 16, 6600 Saarbrücken 3, Telefon 06 81/3 42 74.

9 Der schon berühmte Tuner von **Sequerra**, der teuerste und mutmaßlich auch beste der Welt. Tester bescheinigen ihm gewöhnlich, daß seine Daten auch von professionellen Meßgeräten nicht mehr präzise bestimmt werden können; Rundfunksender korrigieren nach ihm die Einstellung ihrer Apparaturen. Ein eingebauter Oszilloskop kann auf vier verschiedene Anzeigefunktionen geschaltet werden, um Rundfunksender optimal abzustimmen oder auch Teile der Übertragungsanlage zu überprüfen. Preis: 15 000 Mark. Vertrieb: Soundphonic, Mallmitzer Straße 23, 8000 München 21, Telefon 0 89/56 38 51.

10 Das Steuergerät für eine Rotorantenne von **Stolle** ist mit sieben programmierbaren Sensoren ausgestattet, die bei kurzer Fingerberührung die Dachantenne in die gewünschte Richtung drehen lassen — der perfekte Bedienungskomfort. Preis: um 500 Mark. Hersteller: Karl Stolle, Scharnhorststraße 11, 4670 Lünen, Telefon 0 23 06/10 21.

11 Die glücklichste Synthese von Form und perfekter Technik — der Plattenspieler **Transrotor**. Das Chassis ist aus einem Stück Acrylglas geformt und sitzt auf vier Federfüßen aus Speziallegierungen, die stärkste mechanische Erschütterungen abfangen und den Spieler unempfindlich gegen Trittschall machen. Über ein beleuchtetes Stroboskop lassen sich Drehzahlabweichungen korrigieren. Der Transrotor ist mit dem vorzüglichsten kurzen SME-Tonarm ausgerüstet. Preis: 2200 Mark. Vertrieb: Jochen Räke, Krefelder Wall 36, 5000 Köln 1, Telefon 02 21/72 70 82.

12 Im Tonarm steckt der dynamische Tonabnehmer 900 E von **Supex**, der nach dem Prinzip der bewegten Spule funktioniert. Ein System, das die meisten HiFi-Anlagen aufwertet — sauber durchzeichnend, angenehm und musikalisch. Preis: 380 Mark. Vertrieb: Klaus Scholpp, Wilhelmstraße 1, 1000 Berlin 20, Telefon 0 30/3 31 39 22.

13 Das Tonabnehmersystem bedingt einen separaten Vorverstärker mit Batteriebetrieb; ausgewählt wurde das Modell von **Linn**, das brumm- und rauschfrei arbeitet. Preis: 450 Mark. Vertrieb: Audio Quipment, Markt 45-47, 5100 Aachen, Telefon 02 41/3 62 14.

14 Der Cassettenrecorder TCD 330 von **Tandberg** mit drei Motoren und drei Tonköpfen. Alle Funktionen können auch über eine Fernbedienung vollelektronisch gesteuert werden. In der Übertragungsqualität so gut wie eine kleine HiFi-Tonbandmaschine. Preis: einschließlich Fernbedienung um 2650 Mark. Vertrieb: Tandberg GmbH, Heinrich-Hertz-Straße 24, 4006 Erkrath 1, Telefon 02 11/20 30 76.

15 Die Maschine für Profis: A-7300 von **Teac**. Zu den herausragenden Merkmalen gehören der servogesteuerte Motor, der Capstan-Antrieb, die Laufwerksteuerung über Fingertipp-Tasten und das integrierte Mischpult mit vier Ein- und zwei Ausgängen. Preis: um 5000 Mark. Vertrieb: Harman Deutschland, Rosenbergstraße 16, 7100 Heilbronn, Telefon 0 71 31/6 89 61.

16 Das Kondensator-Stereomikrophon SM 69 fet von **Neumann** besitzt zwei voneinander unabhängige Kapselsysteme, die übereinander angeordnet sind. Es genügt den professionellen und strengen Studio-Anforderungen. Preis: einschließlich Netzgerät und Versorgungskabel um 4500 Mark. Hersteller: Georg Neumann GmbH, Charlottenstraße 3, 1000 Berlin 61, Telefon 0 30/2 51 40 91.

17 Der elektrostatische Kopfhörer Float professional von **Jecklin** mit Speisegerät sitzt wie ein Helm auf dem Kopf, ohne die Ohren zu umschließen und sie dadurch bei längerem Hören zu erwärmen. Seine Klangqualität ist derjenigen der besten Lautsprecher ebenbürtig. Preis: 385 Mark. Vertrieb: Radio Dahlmanns GmbH, Sittarder Straße 23, 5133 Gangelt, Telefon 0 24 54/50 31.

18 Die Schaltzeituhr tun 23 von **Pezet** erlaubt eine zeitlich voneinander unabhängige Ein- oder Ausschaltung der Tonbandmaschine oder des Cassettenrecorders, wenn eine Sendung beispielsweise im Rundfunk zu einer vorwählbaren Zeit mitgeschnitten werden soll. Preis: um 160 Mark. Hersteller: Pezet, Hohenbergstraße 32, 7452 Haigerloch 1, Telefon 0 74 74/83 19.

Nach den empfohlenen Richtpreisen der Vertriebsfirmen kostet die komplette Traumanlage 75 570 Mark — das entspricht dem Gegenwert eines Porsche turbo.

Kundendienst

35 Fachhändler, bei denen Sie sich beraten lassen können.

Bei HiFi-Anlagen ist die Beratung eines guten Fachhändlers unerlässlich. Er weiß aus Erfahrung, welche Bausteine zueinander passen und welche sich kaum miteinander vertrauen werden; er kennt auch die Tücken

der Geräte, beispielsweise die Reparaturanfälligkeit oder Aufstellungsprobleme. auto motor und sport hat 35 Fachhändler in deutschen Großstädten getestet — hier werden Sie seriös und fachlich fundiert beraten. Folgern Sie

aus dieser Empfehlung jedoch nicht, daß die Beratung in den nicht aufgeführten Geschäften unqualifiziert wäre. Auch sollten Sie nicht von den Tabellenangaben über die preiswerteste Hi-Fi-Anlage auf die Leistungsfähigkeit

	Aachen	Augsburg	Bayreuth	Berlin	Bielefeld	Bonn	Braunschweig	Bremen
Firma, Sitz, Telefon:	Audiophil, Markt 45-47, 51 Aachen, 02 41-2 27 77	Ernst Holme, Prinzregentenstr. 7, 89 Augsburg, 08 21-3 50 41	Hartm. Pfannmüller, Am Josephsplatz, 8580 Bayreuth, 09 21-6 49 88	Audiocraft-Design, Thielallee 6a, 1 Berlin 33, 0 30-8 32 44 02	Tonbildstudio Ruf, Feilenstraße 2, 48 Bielefeld, 05 21-6 56 02	Dieter Linzbach, Kekuléstraße 39, 53 Bonn, 0 22 21-65 19 41	Audio Design, Auguststraße 23, 33 Braunschweig, 05 31-4 35 62	Radio Röger, Bahnhofstraße, 28 Bremen, 04 21-31 04 46
Telefonische Anmeldung zur Beratung erwünscht?	nein	nein	nein	ja	ja	ja	nein	ja
Der Chefberater heißt:	Heinz Bronckhorst	Peter Holme	Hartm. Pfannmüller	—	Bernhard Ruf	Dieter Linzbach	Herbert Lätzsch	Helmut Röger
Die Beratung ist kostenlos:	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Die preiswerteste Anlage (Steuergerät, Plattenspieler mit Tonabnehmer, zwei Lautsprecher), die gerade noch das HiFi-Prädikat verdient, kostet:	2500 Mark	698 Mark	1600 Mark	1200 Mark	1200 Mark	890 Mark	1300 Mark	1200 Mark
Wie lange wird Garantie gewährt?	bis 3 Jahre	bis 5 Jahre	bis 2 Jahre	bis 3 Jahre	bis 5 Jahre	bis 5 Jahre	bis 10 Jahre	bis 2 Jahre
Wird die Anlage beim Kunden installiert?	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Werden Gebrauchtgeräte in Zahlung genommen?	ja	ja	ja	bedingt	bedingt	ja	ja	ja
Der Verkaufsschlager - ein HiFi-Gerät, dessen Preis-Qualitäts-Verhältnis besonders günstig ist:	Steuergerät-Sherwood 7110 A für 998 Mark	Steuergerät Onkyo TX 4500 für 1595 Mark	—	Vorverstärker Dynaco PAT 5 für 885 Mark	Steuergerät Sony STR 7055 A für 980 Mark	Lautsprecher Pioneer CSE 420 für 396 Mark (Paar)	Plattenspieler CEC BD 7000 für 556 Mark	Steuergerät Yamaha CR 400 für 798 Mark
Der Geheimtip - ein HiFi-Gerät, dessen Qualität noch viel zu wenig bekannt ist:	Lautsprecher AQ Compact III für 498 Mark	Steuergerät NAD für 800 Mark	—	Phonogen-Lautsprecher für 9600 Mark	—	Lautsprecher Sphis 180 S für 796 Mark (Paar)	Tuner Denon TU 500 für 1198 Mark	Steuergerät Sansui 661 für 998 Mark

	Hannover	Karlsruhe	Kassel	Kiel	Köln	Mainz	Mannheim	Mayen
Firma, Sitz, Telefon:	Ziese + Giese, Berliner Allee 13, 3 Hannover, 05 11-32 88 88	HiFi-Studio Kühl, Yorckstraße 53 a, 75 Karlsruhe, 07 21-59 39 96	Heini Weber, Wilhelmstraße 1, 35 Kassel, 05 61-1 95 71	Kihr-Goebel, Alter Markt 23 Kiel, 04 31-9 20 92	Invocare Elektroakustik, Mathiasstr. 2-6, 5 Köln 1, 02 21-21 27 73	Klangstudio Pohl, Christofstraße 11, 65 Mainz, 0 61 31-2 78 32	Tonstudio Mannheim N 3, 13, 68 Mannheim 1, 06 21-10 13 53	Geiermann, Göbelstraße 12, 5440 Mayen, 02 651-2889
Telefonische Anmeldung zur Beratung erwünscht?	nein	nein	nein	nein	ja	nein	nein	nein
Der Chefberater heißt:	Ulrich Giese	Manfred Kühl	Günther Kern	H.-Georg Sanden	Josef Schordell	Rainer Pohl	Horst Könn	Dieter Neuß
Die Beratung ist kostenlos:	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Die preiswerteste Anlage (Steuergerät, Plattenspieler mit Tonabnehmer, zwei Lautsprecher), die gerade noch das HiFi-Prädikat verdient, kostet:	2000 Mark	998 Mark	998 Mark	1298 Mark	1800 Mark	800 Mark	1650 Mark	998 DM
Wie lange wird Garantie gewährt?	—	bis 2 Jahre	6 Monate	bis 2 Jahre	—	bis 5 Jahre	bis 2 Jahre	bis 5 Jahre
Wird die Anlage beim Kunden installiert?	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Werden Gebrauchtgeräte in Zahlung genommen?	ja	ja	ja	bedingt	ja	ja	ja	ja
Der Verkaufsschlager - ein HiFi-Gerät, dessen Preis-Qualitäts-Verhältnis besonders günstig ist:	Steuergerät Yamaha CR 600 für 1148 Mark	Steuergerät Onkyo TX 4500 für 1595 Mark	Steuergerät Yamaha CR 400 für 798 Mark	Steuergerät Harman-Kardon 330 B für 748 Mark	Steuergerät Euro für 1028 Mark	—	Plattenspieler Micro für 598 Mark	Steuergerät Yamaha CR 400 für 798 Mark
Der Geheimtip - ein HiFi-Gerät, dessen Qualität noch viel zu wenig bekannt ist:	Lautsprecher Braun LV 1020 +Vorverstärker Sony TAE 5450	Steuergerät Lustre 8080 für 998 Mark	Steuergerät NAD 160 a für 1498 Mark	Tonabnehmer Philips M 412 für 199 Mark	Aktives Lautsprechersystem KM für 3200 Mark	—	—	Steuergerät Scott für 898 Mark

Hören Sie mal...

25 Grundregeln, die Sie bei Kauf und Erweiterung einer HiFi-Anlage beachten müssen.

Jeden Monat verpulvern in der Bundesrepublik einige hundert Leute völlig sinnlos ein paar hunderttausend Mark – sie kaufen eine Stereoanlage, spielen damit drei Monate und lassen sie dann ungenutzt im Regal stehen oder veramschen sie per Kleinanzeige mit Verlust.

Die Umstände, die dazu führen, sind immer die gleichen. Ein Musikfreund geht ins Fachgeschäft und läßt sich von der Klangfülle einer HiFi-Stereoanlage verblüffen. Dann verlangt er nach Prospekten. Den Stapel Papier studiert er zu Hause, um dann erneut zum Händler zu gehen, mehrere Anlagen zu vergleichen und sich mit weiterem Prospektmaterial einzudecken.

Jetzt wird er neugierig und besucht andere Händler, wo er natürlich andere Gerätemarken entdeckt und zugleich widersprüchliche Auskünfte erhält. Das Dilemma beginnt: Mit immer mehr Prospekten wandert er zu immer mehr Händlern, vergleicht die Preise, fragt Freunde, zermüht die Ehefrau, grübelt über technischen Begriffen, Furnierausführungen und Platzproblemen. Schließlich ist er das Herumrennen leid und kauft seine Anlage bei dem Händler, den er zuletzt aufgesucht hatte. Zu den früheren traut er sich ohnehin nicht mehr. Behauptet nun jemand, die neue Anlage taue nicht viel, so sagt der Musikfreund: „Ach Gott, die Feinheiten höre ich sowieso nicht.“

Der Mann, das ist sicher, hat sein Geld falsch investiert.

Solche Fehlkäufe, die oft nur getätigt werden, um eine wochenlange Suche zu beenden, lassen sich jedoch vermeiden, wenn ein paar wichtige Grundregeln beachtet werden.

1 Werfen Sie alle Prospekte in den Papierkorb. Die teuren Hochglanzkataloge verraten viel über das Design des Geräts und über den Geschmack des Grafikers, der sie entworfen hat; sie sagen nichts über die

Qualität eines HiFi-Bauteils. Wo gibt es Angaben über präzise Klangdefinition? Wo steht, ob ein Lautsprecher frei oder hohl klingt, ob er ein Violinkonzert plastisch oder verschleiert wiedergibt? Und in welchem Prospekt steht schließlich, wie lange ein Gerät hält?

2 Vergessen Sie die DIN-Norm 45 500, die einen Qualitätsstandard für HiFi-Geräte definiert und mit der oft geworben wird. Sie ist

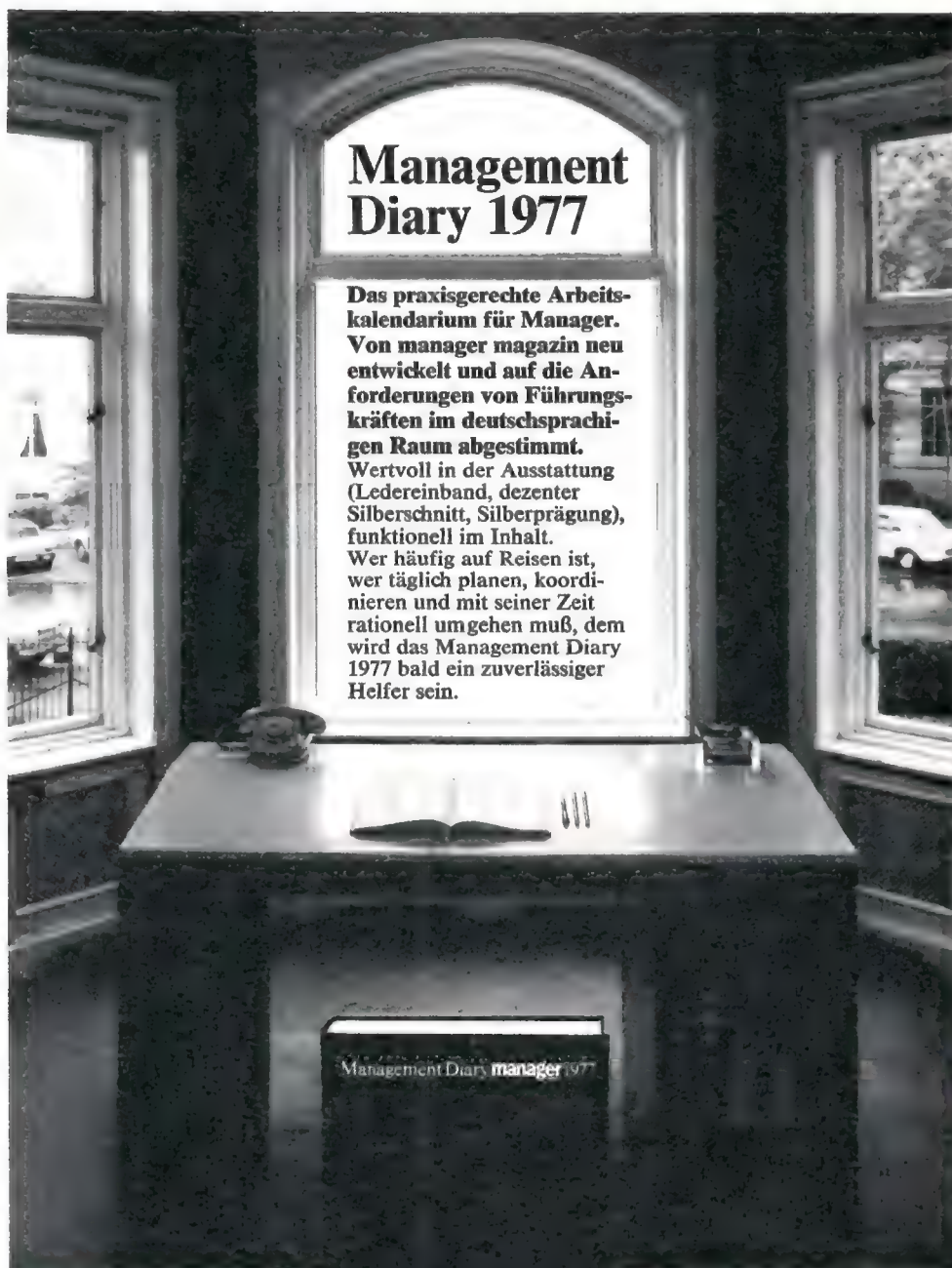
völlig veraltet und setzt die Anforderungen viel zu niedrig an. Im Extremfall darf sich ein Verstärker mit zwölf Watt unsauberer Leistung mit diesem Gütesiegel schmücken.

3 Vergessen Sie überhaupt alle technischen Daten – in erster Linie die Wattleistung, den Klirrfaktor, die Intermodulation und die oft falsch interpretierten Dezibel. Nichts von alledem hat mit der Klangqualität eines



Wer 1923 viel Geld hatte, kaufte sich den „D-Zug“ von Siemens, ein Radioempfänger mit aneinandergeschlossenen Teilen. Dahinter der obligate Trichterlautsprecher.

Jetzt neu



Management Diary 1977

Das praxisgerechte Arbeitskalendarium für Manager. Von manager magazin neu entwickelt und auf die Anforderungen von Führungskräften im deutschsprachigen Raum abgestimmt. Wertvoll in der Ausstattung (Ledereinband, dezenter Silberschnitt, Silberprägung), funktionell im Inhalt. Wer häufig auf Reisen ist, wer täglich planen, koordinieren und mit seiner Zeit rationell umgehen muß, dem wird das Management Diary 1977 bald ein zuverlässiger Helfer sein.

Management Diary 1977 –

Tag für Tag unentbehrlich. Zugleich ein repräsentatives und individuelles Geschenk für Geschäftsfreunde. **Preis: DM 70,-**

Subskriptionspreis bis 30. September 1976 DM 56,-.

Versand ab Mitte Oktober 1976.

Die Auflage ist limitiert. Lieferung gegen Nachnahme oder Verrechnungsscheck. Preise bei Sammelbestellungen auf Anfrage.

Aus dem Inhalt:

- Übersichtliches Tageskalendarium (Doppelseite pro Woche) mit viel Raum für Notizen,
- deutsch-englisch-französisches Management-Fachvokabularium,
- internationale Vorwahl-Rufnummern,
- Hotelverzeichnis (In- und Ausland),
- Welt-Klimatabellen,

- Entfernungsübersichten und Autobahnkarten,
- deutsche, schweizerische und österreichische Vertretungen im Ausland,
- Kinesik, die Beherrschung der Körpersprache,
- und vieles andere mehr, was die Arbeit im Büro und unterwegs erleichtert.

AUFTRAG

Bitte senden Sie mir

☐

Exemplare Management Diary 1977

**zum Subskriptionspreis zu DM 56,-.
Gültig bis zum 30. September 1976.**

Ich wünsche eine Sammelbestellung. Machen Sie mir ein Angebot
für _____ Exemplare.

Lieferadresse:

Name _____

Straße _____

PLZ, Ort _____

Datum _____ Unterschrift _____

Lieferung bitte

☐

gegen Nachnahme,

☐

gegen beigefügten
Verrechnungsscheck
über DM _____

an manager magazin Verlagsgesellschaft mbH, Marketingabteilung,
Brandswiete 19, 2000 Hamburg 11, Tel. (040) 300 76 24.

25 Grundregeln

Gerätes zu tun – schließlich wollen Sie mit Ihrer Anlage Musik hören und nicht mit Wattleistungen protzen.

Es gibt beispielsweise Verstärker, die mit vorzüglichen Daten – extrem niedrigem Klirrfaktor oder hoher Leistung – glänzen, die aber trotzdem objektiv schlechter

klingen als Konkurrenzmodelle mit unansehnlicheren Daten. Außerdem können Wattleistungen je nach der Methode, mit der sie gemessen werden, fast beliebig hinauf- oder heruntermanipuliert werden; aus dem stolzen 200-Watt-Goliath wird dann ein Modell mit echten 2x30 Watt. Die Wattleistung läßt auch keinen Rückschluß darauf zu, ob es sich um saubere

oder um verzerrte Leistungen handelt.

4 Seien Sie mißtrauisch gegenüber Superlativen. „High Fidelity“ bedeutet „hohe Wiedergabetreue“; viele Anlagen erreichen diesen Standard gar nicht, denn er ist sehr schwer zu erfüllen, wenn man ihn wörtlich nimmt. „Highest Fidelity“ oder „Super HiFi“ sind Widersprüche in sich –

hohe Wiedergabetreue läßt sich nämlich nicht steigern.

5 Trauen Sie niemandem, der Ihnen weismachen will, er werde „aus Ihrem Heim einen Konzertsaal machen“. Auch die ausgefeilteste HiFi-Anlage der Welt schafft das nicht. Denn die akustischen Bedingungen eines Konzertsaals sind nahezu ideal, Sie hören alle Instrumente live – die Aku-

HiFi-Spitzenqualität beginnt von Dual...



stik Ihres Wohnraums ist bestenfalls befriedigend, die Instrumente werden von technischen Geräten reproduziert, was zwangsläufig nicht ohne Klangverfälschungen abgeht. Auch die beste und teuerste Anlage kann nur annähernd originalgetreu wiedergeben.

6 Firmen, die mit Begriffen wie „Klangsensations“ oder „revolutionäre

Entwicklung“ argumentieren, verdienen eine gehörige Portion Skepsis. In puncto Klangqualität bewegt sich der Gerätemarkt nämlich im Schnecken tempo fort. Es gibt manche HiFi-Bausteine, die 15 Jahre alt sind und trotzdem den Vergleich mit jüngeren Entwicklungen nicht zu scheuen brauchen.

Bedenken Sie, daß auch unsere Großväter schon die

Gesetze der guten Klangübertragung kannten – sie hatten bloß nicht die Mittel dazu, diese perfekt zu realisieren. Das nach wie vor beste Lautsprecherprinzip für die Baßwiedergabe, der sogenannte Hornlautsprecher, geht beispielsweise direkt auf den Schalltrichter zurück, der den Grammophon der Jahrhundertwende aufgesetzt wurde. Begriffe wie „altmodisch“

oder „modern“ haben auf dem Gebiet der High Fidelity keine Bedeutung.

Weil trotzdem immer wieder mit falsch verstandenen „modernen Technologien“ argumentiert wird, sehen sich viele Hersteller gezwungen, ihre Geräte Jahr für Jahr mit neuen Gehäusen zu umkleiden, ein paar griffigere Knöpfe draufzustecken und sie als „jüngste Entwick-

innt beim Plattenspieler –



Zum
guten Ton
gehört
Dual



Dieses Komponenten-Beispiel könnte die Basis für Ihre Dual-Anlage sein. Automatikspieler Dual CS 721 – Electronic Direct Drive und HiFi-Vierkanal-Verstärker Dual CV 240. ... und die passenden HiFi-Lautsprecher dazu auf den nächsten Seiten.

Dual Komponenten sind hochwertige HiFi-Bausteine für Stereo- und Quadro-Anlagen. Baustein für Baustein harmonisieren in Technik, Leistung, Bedienungskomfort und Design. Ob auf einmal angeschafft oder nach und nach: Dual Komponenten spielen immer harmonisch zusammen.

Dual Plattenspieler profitieren vom jahrzehntelangen Dual-Know-how.

Seit jeher gilt Dual als Pionier kompromißloser Phonotechnik. Deshalb setzt jedes Dual-Laufwerk, jede Dual-Antriebskonzeption und die hochpräzise Dual-Tonarmtechnik immer wieder neue Maßstäbe. Ergebnis: optimale Werte für Gleichlauf und Rumpel. Und das im Vergleich mit dem weltweiten Wettbewerb.

Tonangebend: Dual Plattenspieler. Ein breites Programm erfüllt jeden HiFi-Wunsch.

Bei Dual Plattenspielern stimmt alles: Preis, Technik und Leistung. Bei den automatischen Plattenspielern ebenso wie bei Automatikspielern mit Wechseleinrichtung und den Semi-Automatikspielern. Reibrad-, Riemen- oder elektronischer Direkt-Antrieb? Jeder Dual Plattenspieler sorgt für optimales Stereo-Erlebnis!

Hoher Bedienungskomfort – bequem, präzise, plattenschonend.

Ob im Regal oder mitten im Zimmer – Dual Plattenspieler sind überall leicht und bequem zu bedienen. Beim Einzelspiel oder Plattenwechsel, bei manueller oder automatischer Tonarmführung: präzise Funktion und schonendste Abtastung machen den variantenreichen Bedienungskomfort perfekt.

9 Unser Ohr ist das empfindlichste Meßinstrument und allen noch so teuren Apparaturen weit überlegen. Kein Meßinstrument erfaßt so schnell und so exakt die Verzerrungen und





AUDIO ELECTRONIC

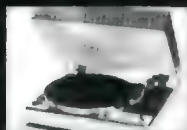
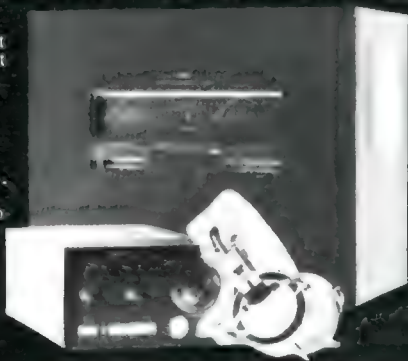
HiFi-Spezialitäten für HiFi-Spezialisten

Mit der Erfindung des electrostatischen Kopfhörers schaffte STAX den entscheidenden Schritt nach vorn:

Höchste Klang-Qualität bei niedrigstem Gewicht zu vernünftigem Preis. Und dazu die Geräte.

mit denen STAX Kopfhörer ihre legendäre Leistung voll entfalten.

STAX Die Optimal-Kombination:
STAX DA 300 – die Super-HiFi-Endstufe.
STAX SRA 12 S – der hochwertige FET-Vorverstärker mit integriertem Class A-Verstärker.
STAX SRX MK III – das Non plus Ultra des electrostatischen Kopfhörers.



HiFi-Laufwerke der Spitzenklasse zu echten Mittelklasse-Preisen. LAD 100 S – das ideale Gerät für den HiFi-Alltag. LAD 3.000 A – das Spitzengerät mit Vollautomatik und zwei Motoren für Laufwerk und Tonarm.



Die neue Lautsprecher-Generation: Maximale Tieftönen-Übertragung bei minimalen Gehäuse-Abmessungen. Anpassung an die Raumakustik durch Mittel- und Hochton-Regler an der Frontplatte.

Coupon:

An
AUDIO ELECTRONIC
Postfach 1401,
4000 Düsseldorf

Bitte, schicken Sie mir
Unterlagen über

☐ Living Audio
☐ Living Audio
☐ STAX

Absender:

Der führende Anspruch
des HiFi-Experten Brandenburger
beruht nicht nur auf der
Internationalität des Angebotes,
sondern auch auf der
Souveränität der Beratung.

Brandenburger führt
heute die Perfektion von morgen.

brandenburger
ELECTRONIC



4000 Düsseldorf · Steinstraße 27 · Telefon: 0211/32 07 05

25 Grundregeln

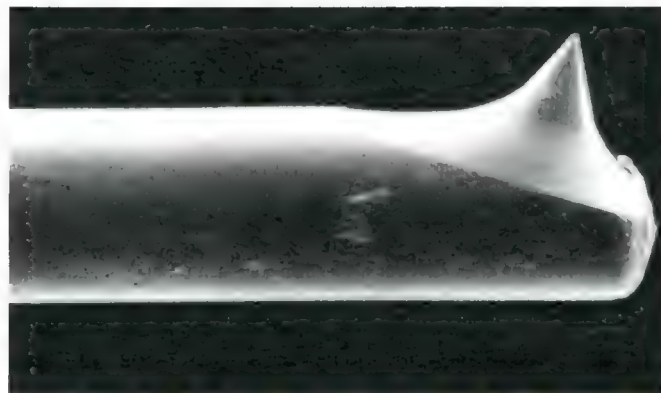
desto mehr wird der Spaß
am Musikhören zunehmen.

13 Die Behauptung, daß
unser Hörbereich in
der Jugend bis etwa 18 000
Hertz nach oben reiche und
schon mit 30 Jahren rapide
abnehme, hat für die High
Fidelity keine Bedeutung.
Laien ziehen daraus den
Schluß, daß eine HiFi-Anlage,
die auch noch 30 000
Hertz übertrage, sinnlos sei.

Tatsächlich hören 99 Pro-
zent der Erwachsenen einen
Sinuston – der künstlich er-
zeugt wird – von 18 000

14 Alle Beurteilungen
und insbesondere
Messungen bei Musik, die
auf Sinustönen beruhen,
sind mindestens irrefüh-
rend, wenn nicht falsch.
Auch wenn ein 50jähriger
Mann keinen Sinuston von
16 000 Hertz mehr zu hören
vermag, so erfährt er trotz-
dem den gesamten Ober-
tonreichtum bis hinauf zu
30 000 Hertz. Wie sollte er
sonst die Violine von der
Flöte unterscheiden kön-
nen, wenn er die Obertöne
nicht hören würde?

Sinusmessungen berück-
sichtigen außerdem viel zu
stark die Mechanik des Ohrs
und vernachlässigen die



Die Diamantnadel eines Tonabnehmersystems unter dem
Mikroskop. Sie hat einen Spezialschliff („Parabol“),
den die Industrie-Edelsteinfabrik Ernst Fr. Weinz (658 Idar-
Oberstein 2, Postfach 2740) entwickelte. Die Vorteile
dieses Schliffs liegen in erheblich geringeren Verzerrungen
bei der Schallplattenabtastung und damit sauberer
Wiedergabe. Die Firma rüstet fast alle Tonabnehmersysteme
auch von Privatkunden auf die Parabol-Nadeln um.
Kosten: maximal 50 Mark – die preiswerteste Möglichkeit,
eine HiFi-Anlage zu verbessern.

Hertz nicht mehr. Freilich
kommen solche reinen Si-
nustöne in der Musik über-
haupt nicht vor. Alles, was
Instrumente von sich geben,
besteht aus Grund- und
Obertönen. Der Grundton
bestimmt die Tonlage (also
beispielsweise das hohe C),
der Oberton die Klangfarbe.
Deshalb klingt das hohe C
einer Violine völlig anders
als das einer Piccoloflöte,
obwohl beide die selbe Note
spielen – die Obertöne sind
entscheidend.

Psychoakustik – also den
Vorgang, der sich beim Hö-
ren im Gehirn abspielt. Na-
türlich nutzt sich die Mecha-
nik – vor allem das Trom-
melfell und die Gehörkno-
chen – im Lauf der Zeit ab,
weshalb ältere Menschen
leiser hören. Stellen sie ihre
Anlage jedoch lauter, neh-
men sie das gleiche wahr
wie ein Jüngerer.

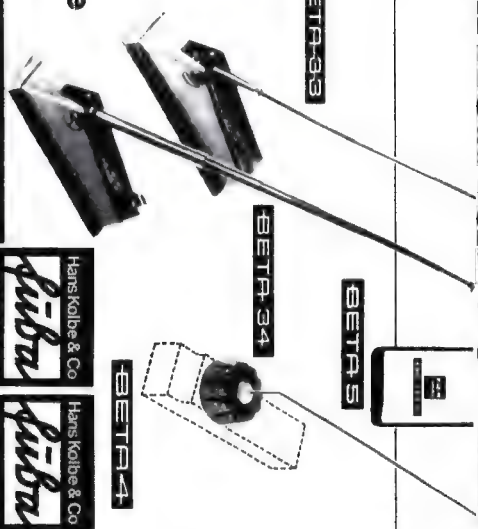
15 Die Gründe, warum
ein HiFi-Gerät bei
identischen Meßdaten an-

Die Empfangsstarken für den wirklich großen Empfang!

Steigen Sie jetzt um auf die elektronischen fuba-Autoantennen.

fuba hat das komplette Programm, 4 Typen für verschiedene Einbauförmen.

Sie tun sich selbst einen Gefallen, wenn Sie ausdrücklich elektronische fuba-Autoantennen verlangen!



BETR-33* für Heck - Dach - Front - Seitenanbau - mit federndem Edelstahl - Kurztastab - schwarz -

BETR-34* dlo. - mit schwarzem Kurztastab -

BETR-4* Unterblech - Autoantenne - nur Kugelfläche und Stab sichtbar

BETR-5* elektronische Frontscheiben - Autoantenne

* integrierte Antennenverstärker - sehr guter Empfang in allen Rundfunkbereichen - klein und leicht einzubauen - besonders servicefreundlich im Falle evtl. Beschädigung - modernes Styling!

Hans Kolbe & Co. Nachrichtenübertragungstechnik Postfach 49 3202 Bad Salzdetfurth

17 Eine der häufigsten Fragen ist: „Wieviel Watt haben diese Lautsprecher?“ Sie ist ebenso unsinnig wie „Welche Höchstgeschwindigkeit hat diese Hinterachse?“ Lautsprecher „haben“ nämlich keine Wattleistung, sondern sie vertragen ein bestimmtes Maß an Wattleistung. Bevor Sie also eine Anlage kaufen, sollten Sie sich vornehmen, den Händler nicht mit Fragen zu nerven, die Halbwissen verraten - er wird Sie entsprechend einstufen.

18 Der wichtigste und zugleich schwierigste Kaufentscheid fällt bei den Lautsprechern, der zweit-

Siemens baute früher nicht nur Radios und Elektrogeräte, sondern bis 1922 auch Autos - zuerst mit Batteriebetrieb, später mit Ottomotoren. Das historische Foto entstand 1911 in Berlin: Der Phonographen-Erfinder Thomas Alva Edison (rechts vorn im hellen Mantel) im „Protos“-Wagen von Siemens während einer Besichtigungsfahrt des Werks.



wichtigste beim Tonabnehmersystem. In beiden Fällen handelt es sich um die Komponenten einer Anlage, die das Klangbild entscheidend beeinflussen. Beide müssen elektrische Schwingungen in mechanische verwandeln und umgekehrt - ein Verstärker braucht elektrische Schwingungen bloß zu verstärken, was wesentlich unkomplizierter ist.

19 Als Faustregel gilt: Die Hälfte der Summe, die man ausgeben will, wird in die Lautsprecher investiert, rund zehn Prozent in das Tonabnehmersystem. ▽

ders oder schlechter klingt als ein Konkurrenzmodell, sind noch ziemlich unbekannt. Es gibt zwar bescheidene Forschungsansätze, keineswegs aber gesicherte Erkenntnisse. Solange alle Aussagen auf Erfahrung beruhen, sollten Sie sich um so mehr auf das Gehör verlassen - und zwar auf Ihr eigenes zuerst, erst dann auf dasjenige des Bekannten oder Händlers.

16 Auch Bewertungen in Fachzeitschriften oder Tests können nur mit großer Vorsicht akzeptiert werden. In manchen Magazinen gilt das als gut, was gute Meßdaten aufweist.

Andere bezeichnen die teure Oberklasse der Lautsprecher stereotyp als „Spitzenklasse“, obwohl sie zwangsläufig unterschiedlich klingen. Die „Stiftung Waren-test“ beispielsweise schrieb unlängst: „Ein wichtiges Kriterium beim Kauf einer Stereoanlage ist die Nennleistung des Verstärkers“ - und stellte damit eine nachweislich falsche Behauptung auf. Wenn Sie sich schon an Fachzeitschriften orientieren wollen, dann lesen Sie englische und amerikanische Magazine. Sie urteilen kritisch und geben eine qualifizierte Kaufberatung.

25 Grundregeln

Beispiel: Bei 3000 Mark Endsumme sollen die Lautsprecher 1500 Mark kosten, der Tonabnehmer 300 Mark, der Plattenspieler 400 Mark und das Steuergerät 800 Mark. Anlagen von Laien erkennt man daran, daß das Steuergerät das teuerste Stück ist.

Steigen die Ansprüche an die Übertragungsqualität, ohne daß der Gesamtpreis

erhöht werden darf, muß das Steuergerät durch einen separaten Verstärker ersetzt werden, zu dem man den Tuner später nachkauft. Darf jedoch der Endpreis steigen, sollte die Mehrsumme in den Tonabnehmer investiert werden.

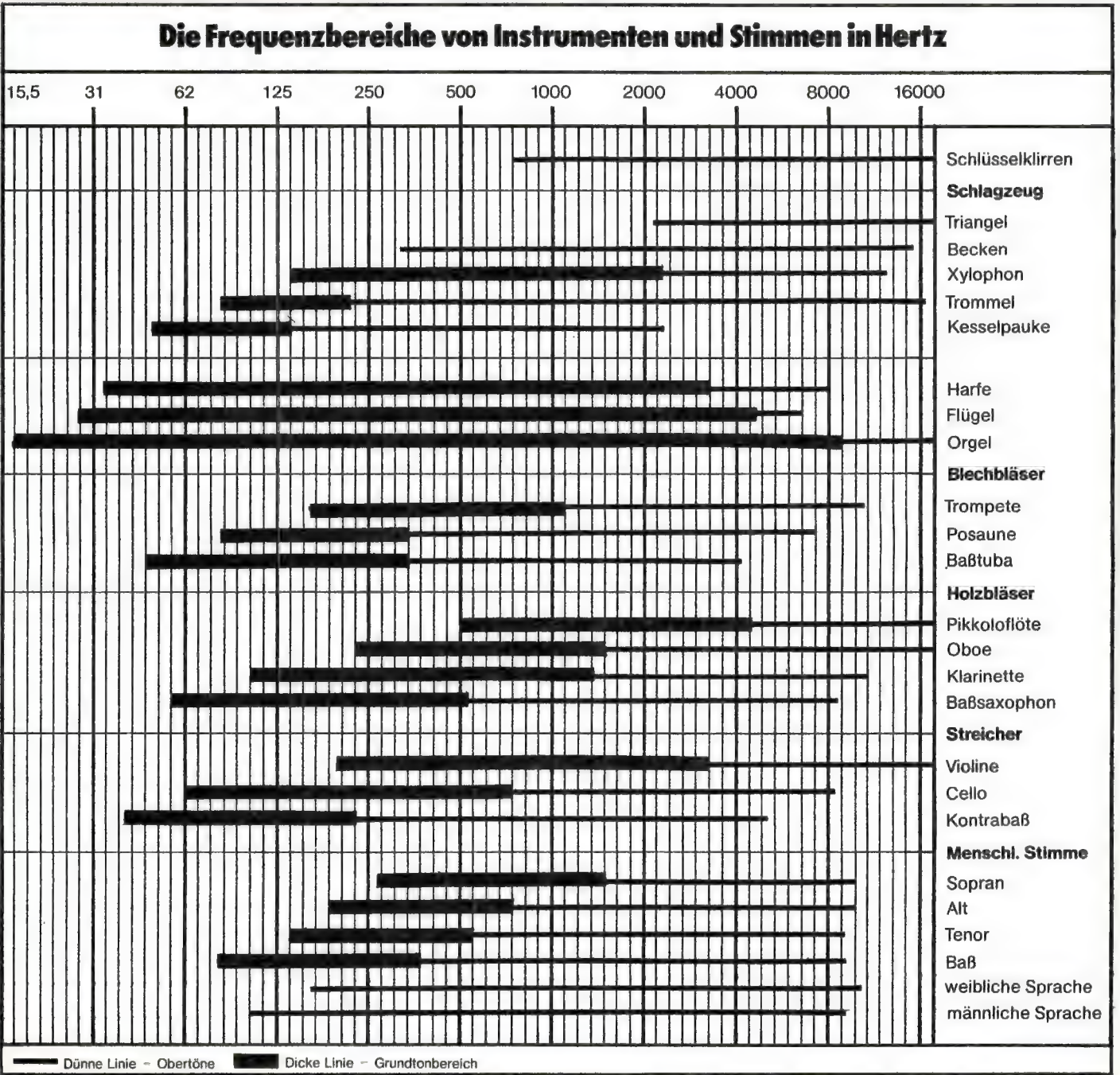
Bei preiswerten Anlagen unter 2000 Mark verschieben sich die Relationen fast immer zu Lasten der Lautsprecher – sie müssen zwangsläufig billiger werden, weil der Markt keine

Steuergeräte für 400 Mark oder Plattenspieler für 200 Mark anbietet. High Fidelity beginnt daher bei rund 2500 Mark; darunter müssen Sie Kompromisse eingehen und sich dessen bewußt sein.

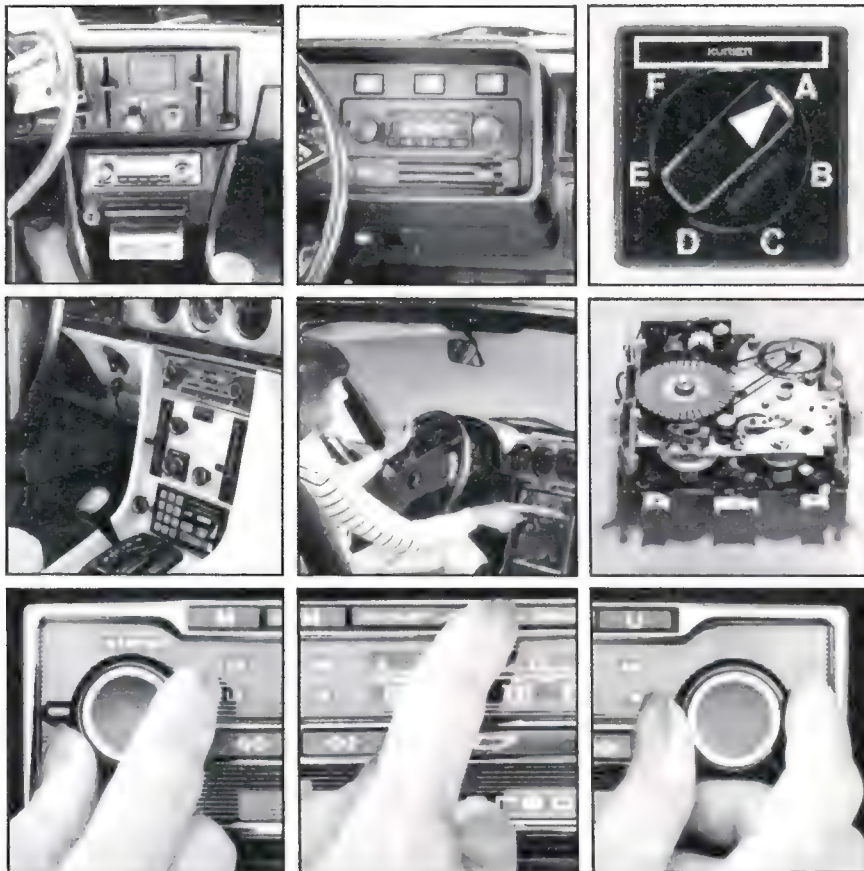
Anlagen für 20 000 Mark sind keineswegs eine Spinnerei, sondern ermöglichen echten Musikgenuß. Bei Traumanlagen, für die das Geld keine Rolle spielt, verschieben sich gleichfalls die Regeln; die Preise für Ton-

abnehmer steigen nicht mehr proportional, hingegen wachsen die Ausgaben etwa für den Verstärker oder den Plattenspieler, weil die feinsten Klangnuancen relativ teuer erkaufte werden müssen oder das Design mitbezahlt wird.

20 Nur die besten Lautsprecher streben das Ideal einer exakten Wiedergabe an, ohne bestimmte Frequenzbereiche überzubetonen oder zu unterschlagen. Preiswerte Modelle arbei-



BECKER - und das Autoradio überhaupt:



Wenn man seit fast 30 Jahren als Spezialfabrik Autoradios baut – wie BECKER – ist das Thema Nr. 1: Autoradios, die keine Wünsche offen lassen.

Und genau das ergibt dann das breite, leistungsstarke BECKER-Autoradio-Programm für jeden Anspruch, für jeden Wagentyp, in jeder Preisklasse.

Fragen Sie bei Ihrem Fachhändler nach der »BECKER-Autoradio-Broschüre '76«. Sie wird Ihnen helfen, eine Vorwahl zu treffen. Natürlich senden wir Ihnen diese auch kostenlos zu. Schreiben Sie uns.

Sie haben Ihre ganz bestimmten Vorstellungen von Ihrem Autoradio. Wir aber haben eine Vielzahl von Typen mit den unterschiedlichsten technischen Ausstattungen, Leistungen und Bedieneigenschaften. Mit typischen BECKER-Merkmalen: Hoher Bedienkomfort, überzeugende Klangfülle. Und in jedem Gerät steckt das gesamte technische Know-how von BECKER.

Sie sollten deshalb, bevor Sie sich für ein BECKER-Autoradio entschei-

den, in Ruhe prüfen, welches Modell nun wirklich Ihren Wünschen entspricht. Die Auswahl ist groß: Mono- und Stereo-Autoradios. Autoradio-Cassetten-Kombinationen. Spezial-Verkehrsrundfunk-Autoradios mit und ohne Cassettenenteil. Verkehrsrundfunk-Zusatzgeräte für den ARI-Empfang. Und das BECKER-Zubehör ist speziell auf Ihren Wagen abgestimmt.



AMS-9-76-U-2



BECKER
AUTORADIO

BECKER AUTORADIOWERK GMBH
D 7516 KARLSBAD 2

Der Klang und die Technik

BECKER BAUT AUCH AUTOTELEFONE
SOWIE FUNK- UND NAVIGATIONSGERÄTE FÜR DIE LUFTFAHRT.

Erst ein Kratzer – dann Rost – dann ein häßlicher Lackschaden. . . Darum: Kratzer gleich wegtupfen mit **DUPLI-COLOR®** Acryl »Tupflack«

Kratzer und Schäden an den Türkanten tupfen Sie gleich weg, ehe es häßliche Lackschäden werden. Mit DUPLI-COLOR Acryl »Tupflack« ist das ganz einfach. So erhalten Sie den Wert Ihres Autos. Sie können es wesentlich länger fahren und sparen außerdem noch Geld.

Größere Schäden reparieren Sie gekonnt mit DUPLI-COLOR Acryl »Auto-Spray«. Dauerhaft wie eingebrannt, minutenschnell trocken, kratzfest, polierbar, glanzbeständig. Kein Vergilben, kein Ausbleichen.

DC Acryl »Tupflack« und DC Acryl »Auto-Spray« erhalten Sie farbtongenau auch für Ihren Wagen. DUPLI-COLOR: 2 000 Autofarbtöne.

DUPLI-COLOR in guten Fachgeschäften und Fachabteilungen für Farben und Autozubehör. Dort bekommen Sie auch das Büchlein »Die Technik der Lackreparatur«.



Reparieren Sie den Lack Ihres Autos selbst. Dann wird man bald sagen:

Jetzt strahlt es wieder – dauerhaft. Acryllack hält.

Jeder Test ein Fest.

Der völlig neue Receiver-Typ TR 2075 von Tandberg setzt neue Maßstäbe. Und stellt damit eigentlich alles infrage. (Nachzulesen im Test der HiFi Stereophonie, Heft 12/75)

Wenn das Wort „neu“ noch Bedeutung hat, dann für den TR 2075. Das beweisen schon diese wenigen Testauszüge:

... das „Flaggschiff“ aus dem Hause Tandberg ist ein kompromißlos nach europäischen Gesichtspunkten auf maximale Leistung hin entwickeltes Gerät ...

... die Eigenschaften des UKW-Tuner sind in jeder Beziehung erstklassig ...

... Beim Studium der Meßergebnisse fällt es in der Tat schwer, einen Minuspunkt zu finden ... das Klangbild ist tadellos, die Impulsfestigkeit beispielhaft ...

... Die Leistungsreserven der Endstufen sind enorm ...

... Sämtliche Baugruppen sind ähnlich den „Modul-Fernsehergeräten“ auf einzelnen, leicht auswechselbaren Platinen untergebracht ...

... Tandberg gibt eine Vollgarantie von 5 Jahren (!), die sich auf defekte Teile erstreckt. ...

... Die gemessenen Daten setzen in ihrer Gesamtheit neue Maßstäbe in der Gruppe der Spitzenklasse-Receiver. Man könnte den TR 2075 nach heutigen Gesichtspunkten als beinahe vollkommen bezeichnen.

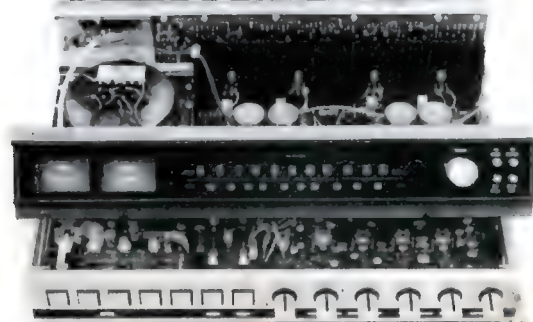
Mit diesem Test ist das neueste Mitglied der Tandberg HiFi-Familie in die erfolgreichen Fußstapfen der Tandberg-Tonbandmaschinen, Cassetten-Recorder, Receiver und Boxen getreten.

Überzeugen Sie sich selbst, daß jeder Test für Tandberg ein Fest ist. Ihr Fachhändler hält Sonderdrucke bereit. Sie können Ihre Karte auch an uns schicken.

TANDBERG RADIO DEUTSCHLAND GMBH
4006 Erkrath 1, Heinrich-Hertz-Str. 24



TESTSICHER



DIE TANDBERG HIFI FAMILY
RECEIVER · BOXEN · TONBANDGERÄTE · CASSETTENRECORDER

25 Grundregeln

ten immer mit Verfälschungen, die freilich ohrfreundlich ausgelegt sind. Laien lassen sich zuerst von effektivem Klang beeindrucken; später stellen sie fest, daß der „reichhaltige“ Klang von der Anlage selber stammt, also aus Verfälschungen besteht. Beispiel: Während der Lautsprecher A gut gedämpft ist und wenig Baßverzerrungen hat, zeigt das Modell B viel Verzerrungen und Eigenreso-

macht, aber mit Natürlichkeit nichts zu tun hat. Echte Obertöne sind unauffällig und geben dem Klangbild erst den seidigen Schmelz und die Durchsichtigkeit.

Orientieren Sie sich beim Lautsprecherkauf an den teuersten Boxen, die der Händler vorführen kann. Suchen Sie sich diejenigen heraus, die Ihnen am ehesten zusagen. Dann wählen Sie aus der Gruppe der Lautsprecher, die preislich in Frage kommt, das Modell, das den teuren Favoriten



Praktische Aufbewahrung für MusiCassetten: Das Modell „Cockpit“ faßt griffbereit und übersichtlich bis zu 30 Stück. Der in zehn Farben erhältliche Kunststoff-Kasten mit attraktivem Design läßt sich im Regal aufstellen oder an einer Zimmerwand befestigen. Preis: um 20 Mark. Vertrieb: Schweizer Design, Königsweg 3, 4973 Vlotho.

nanzen bei 50 Hertz. Kammermusik klingt nun auf Modell B „voller“ als auf dem Lautsprecher A. „Voller“ ist für den Laien nämlich gleichbedeutend mit „mehr Bässe“. In diesem Fall sind es jedoch keine echten, die auf der Platte enthalten sind, sondern falsche Resonanzen.

Ein guter Lautsprecher muß neutral klingen, er darf der Musik nichts von sich aus hinzufügen. Der Baß darf weder schwammig sein, noch aufs Zwerchfell knallen, was zwar Eindruck

am ähnlichsten klingt – ein simpler Trick, den auch Laien handhaben können.

21 Auf die Lautsprecher sollten Sie alle übrigen Komponenten der Anlage abstimmen. Ebenso, wie der Motor eines Porsche und die Karosserie eines Mercedes für sich genommen vorzügliche Produkte sind, miteinander aber kaum harmonieren werden, verhält es sich zum Beispiel mit Verstärkern. Auch gute Geräte klingen von Lautsprecher zu Lautsprecher anders; alle Glieder

der der Übertragungskette müssen also ausgesucht werden.

22 Glauben Sie nicht an das Gerücht, in einem kleinen Raum genügen ein „kleiner“ Verstärker oder „kleine“ Lautsprecher. Die Wattleistung ist bei der High Fidelity kein Problem der Lautstärke, sondern der Tonqualität. Je kleiner die Boxen – und in einem kleinen Raum werden Sie kaum kommodengroße Modelle aufstellen können –, desto größer der Leistungsbedarf. Je kleiner die Lautsprecher, desto geringer wird außerdem die Baßabstrahlung – auch wenn immer wieder propagiert wird, diese Zwerge erreichten die Klangqualität „vielfach größerer“ Lautsprecher. Bässe brauchen ein großes Gehäusevolumen; die Physik läßt sich nun mal nicht betrügen.

23 Bei den Lautsprechern – ebenso wie bei allen anderen HiFi-Geräten – lohnt es sich, auf die Suche nach unbekannten Fabrikaten zu gehen, die noch kein Image haben. Schließen Sie nie von der Häufigkeit der Werbung oder der Buntheit der Prospekte auf die Qualität der Geräte.

Überhaupt ist das Image einer Firma auf dem HiFi-Sektor eine komplizierte Angelegenheit. Philips-Geräte etwa gelten unter deutschen HiFi-Profis als „Konsumware“ – die Amerikaner, die weit mehr mit High Fidelity vertraut sind, reihen einige Modelle in die Spitzenklasse ein. Das Aschaffenburg Unternehmen ASC, die Kemnater Firma Klein & Hummel, der Düsseldorf Hersteller Kirksaeter – um nur einige zu nennen – bieten Produkte, die ein hervorragendes Preis-Qualitäts-Verhältnis bieten, die aber aus unterschiedlichen Gründen in deutschen

HiFi-Studios längst nicht so etabliert sind, wie es ihnen gebühren würde. Die Liste der Beispiele läßt sich fast beliebig verlängern. Bei unvoreingenommener Auswahl können Sie womöglich viel Geld sparen.

24 Ein falscher Leistungsfetischismus bezieht sich auch auf den Plattenspieler und den Tonabnehmer. Geläufig sind die Kriterien „niedrige Gleichlaufschwankungen“, „niedriges Rumpeln“ und „niedriges Auflagegewicht des Tonabnehmers“. Nahezu unbekannt ist jedoch, daß nicht nur der Plattenspieler, sondern auch die Platte selbst rumpelt. Die besten an den schwarzen Scheiben gemessenen Werte liegen bei etwa 57 Dezibel. Was ist nun von Plattenspielern zu halten, deren technische Daten gleich oder besser als dieser Wert sein sollen? Ohne Schallplatten kann man nämlich kein Rumpeln messen.

Auch meinen Laien, das Gewicht des Tonabnehmers solle möglichst niedrig sein. Dabei ist nachgewiesen, daß der Verschleiß der Platte unterhalb 1,5 Gramm Auflagegewicht zunimmt, daß die Nadel den Kontakt zu den Rillen verliert, unsauber abtastet und die Rillenflanken irreparabel beschädigen kann. Übrigens klingen identische Tonabnehmer je nach verwendetem Tonarm völlig unterschiedlich.

25 Diese wenigen Beispiele sollen zeigen, wieviel Vor- und Fehlurteile bei der High Fidelity existieren. Sofern Sie beim Kauf das Grundgesetz beachten – hören –, werden Sie eine Anlage bekommen, die ihren Preis wert ist. Und irgendwann werden Sie feststellen, daß die hier aufgestellten 25 Regeln für Sie bereits zu den Binsenweisheiten zählen – dann sind Sie ein Profi.

Mischpult

Oder das Nachempfinden studio-ähnlicher Steuermöglichkeiten.

Das Cassettendeck als Alternative zum Spulengerät. Projektziel der Entwicklung des HiFi-Stereo-Cassettendecks TC-800GL im anspruchsvollen Natural Sound.

Dem auch als Portable nutzbaren Spitzenmodell im Bedienungskomfort nur wenig nachstehend, wird mit dem TC-800D jetzt ein ausschließlich netzabhängiges Pendant präsentiert. Technologisch gleichwertig, jedoch im Ausstattung- und damit im Anschaffungsaufwand sinnvoll reduziert.

Originalauszüge des Testreports der Zeitschrift „Tono forum“.

TC-800GL: „Der Ruf des HiFi-Cassettendecks als ernsthafte Konkurrenz für das Spulentonbandgerät konsolidiert sich durch Geräte dieser Qualitätsstufe deutlich.“

Das recht eigenwillige Design ermöglicht... eine ausgezeichnete Bedienbarkeit des Eingangsmischpults und der Drehzahlregulierung, die wir im übrigen für sehr sinnvoll halten, vornehmlich beim Abspielen fremdbespielter Kassetten. Die Sollgeschwindigkeit stimmt in der rastenden Mittelstellung sehr gut. Von den drei getesteten Geräten schnitt der Yamaha im Gleichlauf am besten ab.

Die Übersprechwerte setzen selbst bei Stereo neue Maßstäbe. Im unteren Bereich liegen sie über 50 dB (!). Dieser Wert ist so gut, daß man durchaus daran denken könnte, zwei getrennte Monosignale gleichzeitig aufzunehmen und wiederzugeben.

Die Dynamikwerte sind für alle drei Bandsorten gut, teilweise sogar vorbildlich;... ausgezeichnete Werte für die Höhensteuerbarkeit und die Höhendynamik.

Die Impedanz der Ausgänge mit vollgeöffneten Reglern ist wünschenswert niedrig.

Von den drei Testgeräten war der Tonkopf des Yamaha als einziger gut justiert.

Haupt-Meßdaten (DIN): Gleichlaufschwankungen: $\pm 0,14\%$. Abweichungen von der Sollgeschwindigkeit: in rastender Mittelstellung $+ 0,03\%$. Störabstand / Ruhegeräuschspannung (mit FeCr und Dolby): 62 dB(!).

Original-Yamaha-Produkte erhalten Sie nur beim Fachhandel mit dieser Schutzmarke.



YAMAHA Europa GmbH, Siemensstraße 22-34, 2084 Rellingen



Designed by

Theris Dell'in



YAMAHA

Mit Pauken und Trompeten

Musikalische Leckerbissen: 45 perfekt gepresste Platten für HiFi-Fans.

Wer eine Hi-Fi-Anlage besitzt, sollte sich aus zwei Gründen eine Auswahl musikalisch ausgefallener und technisch perfekt gepresster Schallplatten zulegen.

Erstens dienen solche Wunderwerke dazu, die Übertragungsqualität hochwertiger Geräte optimal auszunutzen oder die Schwächen und Fehler der Bausteine zu erkennen. Zweitens ermöglichen sie leichteren Zugang zu anderen Musikgattungen; Klassikliebhaber etwa bekommen Spaß an Jazzplatten, Volksmusikfreunde entdecken plötzlich die Rockmusik oder Kammermusikfanatiker die Symphonie.

Das kleine Münchner Unternehmen ECM Records produziert ausschließlich Jazzplatten; der Chef Manfred Eicher, selber ein renommierter Jazzler, kann die nationalen und internationalen Schallplattenpreise, die er bislang einheimste, fast nicht mehr zählen. In den letzten Jahren sammelte er emsig eine Reihe bekannter Interpreten, darunter Keith Jarrett, Gary Burton oder Jan Garbarek. Alle ECM-Scheiben sind von vorzüglicher Qualität und frei von hörbarem Rauschen oder Rumpeln.

Gary Burtons „Seven Songs“ beispielsweise enthalten ein Vibraphon-

Stück, das die Schwächen eines Tonabnehmers gnadenlos aufdeckt. Garbareks „Belonging“ präsentiert einige Saxophon-Passagen, die über minderwertige Lautsprecher eher nach Trompete klingen, über eine hochwertige Anlage jedoch so, als würden sie im Raum selbst gespielt.

Auf der „Barockkonzert“-Platte, einer Spezialpressung von Audio Quipment, hört man selten natürliche Piccoloflöten-Soli, die sehr hohe Anforderungen an den Tonabnehmer, an die Hochtonlautsprecher und die vorgeschaltete Elektronik setzen. Nur die besten Geräte bringen diese Flöte so, wie sie



Mit technisch und musikalisch perfekten Platten läßt sich die Übertragungsqualität einer Anlage erst richtig ausnutzen.

Sound,

die ganz spezielle
Stereo-Zimmerantenne
für alle
UKW-Programme.

Antennen und Steckverbinder



Hirschmann

Richard Hirschmann
Radiotechnisches Werk
7300 Esslingen/Neckar
Richard-Hirschmann-Straße 19



Die perfekte Diskothek

Eberhard Weber: The Colours Of Chloe (ECM Records, 8 München 60, Gleichmannstraße 10)	Johann Sebastian Bach: Orgelmeisterwerke (Denon OX-7027-ND) ; Vertrieb über Bolex, Oskar-Messter-Straße 15, 8045 Ismaning	Gershwin Plays: Rhapsody In Blue (Audio Int'l)
Jan Garbarek: Dansere (ECM 1075)	Tournée En Europe Baroque (Denon OX-7026-ND)	Audio Lab (Audio Int'l)
Keith Jarrett: Arbour Zena (ECM 1070)	Wolfgang Amadeus Mozart: Symphonie Concertante (Denon OX-7022-ND)	Sheffield: The Brinkerhoff Piano Company (Audio Int'l)
John Abercrombie: Timeless (ECM 1047)	Eric Carmen (Emi Electrola C 062-97 129)	Sheffield: Ketty Lester in Concert (Audio Int'l)
Jan Garbarek: Belonging (ECM 1050)	Pink Floyd: The Dark Side Of The Moon (Emi Electrola C 062-05 249)	Ufo: Live (Teldec 6 21454 AS)
Gary Burton: Seven Songs For Quartet And Chamber Orchestra (ECM 1040)	Joy Fleming: This Is My Life (Wea-Atlantic 50 056)	Camel: Moon Madness (Teldec 6 22500 AO)
Jan Garbarek: Witchi-Tai-To (ECM 1041)	Stanley Clarke (Wea-Atlantic 50 101)	Johann Joseph Fux: Concentus musico instrumentalis (Teldec SAWT 9619-A)
Terje Rypdal: Odyssey (ECM 1067/68)	Stanley Clarke: Journey To Love (Wea-Atlantic 50 187)	Max Reger: Das Orgelwerk 3 (MPS 39 22538-O)
Barockkonzert im Schloß Lichtenberg (begrenzte Auflage; Vertrieb über Audio Quipment, Markt-Karlshof, 51 Aachen)	Tomita: Pictures At An Exhibition (RCA 26 21506 AS)	Tschechische Bläsermusik (MPS 2521809-O)
Schäfer-Petzold-Höller: Musik unserer Zeit (begrenzte Auflage; Vertrieb über Audio Quipment)	Anthony Ventura: Je t'aime (RCA 2621 542 AS)	Virtuose romantische Hornkonzerte (MPS 25 21889-9)
Mike Oldfield: Tubular Bells (Ariola 87 541 XOT)	Vangelis: Heaven And Hell (RCA 26 21 605 AS)	The Singers Unlimited: Feeling Free (MPS 20 22607-7)
Mike Oldfield: The Orchestral Tubular Bells (Ariola 88 559 XOT)	Fidelity First Volume I und II (Vertrieb über Audio Int'l, Postfach 560 229, 6 Frankfurt 56)	Volker Kriegel: Topical Harvest (MPS 20 228274)
Mike Oldfield: Hergest Ridge (Ariola 88 134 XOT)	East Bay City Jazz Band: Perfectly Clear (Audio Int'l)	Joaquin Rodrigo: Gitarrenwerke (Decca 6 41605 AN)
The Crusaders: The 2nd Crusade (Ariola 86869 XDT)	Mark Levinson: Volume I-V (Audio Int'l)	Rimsky-Korssakow: Scheherazade (Decca 641550 AN)
Bob Marley: Natty Dread (Ariola 88 741 XOT)		Barock-Fanfaren (Decca 641727 AS)
		Johann Sebastian Bach: Musik für 4 Cembali (Decca 641650 AN)

Ein Mann. Ein Buch. Ein Bausatz.

Das weltweit bewährte, einzigartige Buch- & Bausatz-System von Heathkit macht es auch Ihnen, als absolutes Laien, möglich, die modernsten Elektronik-Geräte einfach selbst zu bauen. Schritt für

Elektron. Digt.-Stoppuhr
Ein Buch. Ein Bausatz.
7 Std. Zeit.

Programmierbare, quartzgesteuerte
Digital-Stoppuhr. Sieben Funktionen.
Genauigkeit $\pm 0,003\%$.
Auflösung 99 Std., 59 Min., 59.99 Sek.

Hochleistungs-Zündanlage
Ein Buch. Ein Bausatz.
2 Std. Zeit.

Ermöglicht geringeren Kraftstoff-Verbrauch.
Kaltstart-Eigenschaften werden verbessert.

Schritt und Teil zu Teil. Ob Digital-Stoppuhr, Ultraschall-Alarmanlage, Meßgeräte, Funk- oder Stereo-Anlagen. Nehmen Sie die Herausforderung an. Schicken Sie erstmal den Starthilfe-Scheck (unten) ab.

Zündblitz-Pistole
Ein Buch. Ein Bausatz.
3 Std. Zeit.

Auch bei starker Sonneneinstrahlung ausgezeichnete Helligkeit. Batterieanschluß. Induktiver Abriff.

Auto-Vielfachtester
Ein Buch. Ein Bausatz.
6 Std. Zeit.

Zur Prüfung von Lichtmaschine, Unterbrecher-Kontakten, Zündspannung etc.
Netzunabhängig.



Rangehn! Selbst bauen! Heathkit®



Starthilfe-Scheck

für Ihren interessantesten neuen Freizeit-Spaß: Es kommt der Katalog voll mit dem vielseitigen Geräte-Programm der Heathkit Bausatz-Elektronik. Kostenlos und unverbindlich.

Name _____

Straße

PLZ/Ort

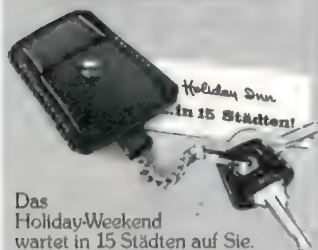
HEATHKIT Geräte GmbH, Abt. 501/9
Ausstellungs- und Service-Zentrum
Robert-Bosch-Straße 32-38 6079 Sprendlingen 2

Karajan in der Konsole

Was bei Auto-Stereoradios beachtet werden muß.

**Für Autofahrer
öfter mal ein
Holiday-Weekend
in einer anderen
Stadt.**

DM 49.50 p. P.



Das Holiday-Weekend wartet in 15 Städten auf Sie. Ein Wochenende mit allem Komfort. DM 49.50 p. P. Einzelzimmer-Zuschlag DM 10,-. Kinder unter 12 Jahren übernachten im Zimmer ihrer Eltern mit.

● Welcome-Drink ● Abendessen
● luxuriöses Zimmer mit Bad: 2 franz. Betten, Klimaanlage, Radio u. TV, Telefon ● Am Sonntag reichhaltiges Frühstück vom Buffet.
● Schwimmbad, z.T. Sauna und Solarium. ● Parken.

Fordern Sie unseren Prospekt »Holiday-Weekend« mit Vorschlägen für vernünftige Wochenenden in 15 Städten an.

**Holiday Inn®
HOTELS**

- 8900 Augsburg, Wittelsbacher Park, Tel. 0821/57051
- 6231 Frankfurt/Main-Taunus-Zentrum, Tel.: 06196.7878
- 3000 Hannover 42, Flughafen, Postfach 420249, Tel.: 0511/730171
- 6909 Heidelberg-Walldorf, Roter Straße, Tel.: 06227/62051
- 8070 Ingolstadt, Goethestr. 153, Tel. 0841/59081
- 3500 Kassel, Helligeröder Str. 61, Tel. 0561 52151
- 5000 Köln 90 (Bonn), Flughafen, Tel.: 02203/731
- L-Luxemburg-Europa Zentrum, Postfach 512, Tel.: 00352/435051
- 4050 Mönchengladbach 1, Am Geroplatz, Tel. 02161/31131
- 8000 München 40, Leopoldstr. 200, Tel. 089/340971
- 8000 München 40, (Olympic), Schleißheimer Str. 188, Tel.: 089/309010
- 7032 Sindelfingen, Schwertstr. 65, Tel. 0714 31.61311
- F-67000 Straßburg, 20 Place de Bordeaux, Tel.: 003388/324912
- 7015 Stuttgart-Münchlingen, Siemensstr. 50, Tel. 07150/131
- 6806 Viernheim-Mannheim, Postfach 1212, Tel.: 06204/5036
- 3180 Wolfsburg, Rathausstr. 1, Tel. 05361/12081

Die Vorteile einer Stereoanlage im Auto sind unbestritten. Gegenüber dem Monoradio ist die Wiedergabequalität selbst bei lauten Fahrgeräuschen und hohen Geschwindigkeiten erheblich besser. Die räumliche Auflösung des Klangbilds und die gleichmäßigere Abstrahlung werden als angenehm empfunden. Zudem führt die höhere Leistungsfähigkeit von Stereoradios zu vermindernden Verzerrungen.

Freilich wird Stereoempfang im Auto besonders er-

das Licht nahezu geradlinig ausbreiten.

Für guten Stereoempfang ist außerdem eine etwa zehnmal so hohe Antennenspannung notwendig wie für Monoempfang. Solche Tücken machen sich im praktischen Betrieb als Rauschen, Zischen oder Senderschwund bemerkbar. Gute Geräte sind mittels besonderer Schaltungen jedoch in der Lage, diese Unregelmäßigkeiten auszugleichen. Da ein Autoradio ständigen Belastungen — Erschütterungen oder Klimaschwan-

außerdem kann der Stab an Garagendächern leicht abknicken.

Einerseits soll nämlich die Antenne möglichst nah am Radio sitzen, um Spannungsverluste zu vermeiden, andererseits möglichst weit weg vom Motor. Denn in jedem Auto ist ein vorzüglicher Störsender eingebaut — die Zündanlage. Deshalb ist eine sorgfältige Platzierung nach den Vorschriften des Herstellers und eine perfekte Entstörung aller elektrischen Quellen im Auto wichtig.



Das biegsame Bedienungsteil („Schwanenhals“) des Blaupunkt-Auto-Radios Berlin Electronic enthält alle Funktionen einschließlich des Sendersuchlaufs.

schwert. Ständig wechseln die Empfangsbedingungen während der Fahrt; die höchstens 80 Kilometer weit reichenden UKW-Wellen werden von Häusern, Tunnels oder Bergen reflektiert oder unterbrochen. Das liegt an ihren spezifischen Eigenschaften, da sie sich wie

kungen — ausgesetzt wird, muß es mechanisch aufwendig konstruiert sein.

Der beste Platz für die Antenne ist das Dach; ihn bevorzugen fast alle Franzosen, die dafür Spezialantennen benutzen. Der Einbau ist allerdings kompliziert,



Das Gehäuse der Acron-HiFi-Box 100 C besteht aus massivem Aluminium; die Frontfläche ist kleiner als ein Taschenbuch. Die beiden Boxen werden auf der Hutablage montiert.

Den Einbau sollte man nicht aus falscher Sparsamkeit selbst vornehmen wollen; es kommt nämlich auf die Dauer billiger, dies Fachleuten zu überlassen. Dafür bieten sich spezialisierte Betriebe wie etwa die rund 30 ASA-Händler (Arbeitsgemeinschaft selbständiger Autoradio-

extra ext

HiFi-Stereo-Premieren des Jahres.

Fachbetriebe) oder die Auto-radio-Spezial-Dienste an.

Die wohl beste, zugleich aber auch teuerste Stereo-



Die Pioneer-Lautsprecher TS 160 sind mit 20 Watt hoch belastbar.

anlage fürs Auto besteht aus dem berühmten Schwanenhals-Gerät von Blaupunkt mit Sendersuchlauf und Cassettenrecorder („Berlin electronic“), zwei Pioneer-Lautsprechern TS 160 in den Vordertüren und zwei Acron 100 C-HiFi-Miniboxen für die Hutablage; letztere liefern jedoch nur HiFi-Fachgeschäfte. Ihr kompletter Preis: zwischen 2500 und 3000 Mark.

Mit dieser Kombination mochte sich ein Hamburger Kaufmann freilich nicht abfinden. Er fährt seit einigen Monaten mit einem 200 Watt-HiFi-Verstärker Marke Quad 200 spazieren — jetzt ist er's endlich zufrieden.

Das nächste Extra erscheint in Heft 22 — Thema: Reisen in den Winter.



Zwei Partner für Verwöhnte. KT-7300 und KA-7300.

Tuner KT-7300, eine Neuentwicklung für höchste Ansprüche.

Der KT-7300 bietet Ihnen einen Musikempfang, wie ihn sich der verwöhnte, sensible Musikliebhaber wünscht. Der KT-7300 reproduziert für Sie das vom Sender ausgestrahlte stereofone Klangbild mit allen Feinheiten der Klangfarben und der Rauminformationen in makelloser Sauberkeit: unverfälscht, frei von Resten des Trägersignals, ohne Übersprecheffekte.

Mehr sagt Ihnen der große Spezial-Prospekt. Hier zu Ihrer Orientierung einige Daten des KT-7300: UKW-Eingangsempfindlichkeit 1,8 μ V (IHF), Trennschärfe 80 dB, Gleichwellenunterdrückung 1,0 dB.

Verstärker KA-7300, ein neues HiFi-Stereo-Zentrum mit getrennten Verstärkerzügen.

Jeder der beiden Verstärkerzüge des KA-7300 arbeitet wie ein Monoverstärker: elektrisch vollkommen getrennt vom anderen, mit eigenem, autonomen Netzteil, mit eigenen Reglern. Die Kanaltrennung ist absolut. Auch Spitzenbelastungen bei Dauerbetrieb, etwa ein breites Orchesterfortissimo, meistert der KA-7300 überlegen und präzise, ohne eine Nuance zu verfälschen. Dieses

HiFi-Stereo-Zentrum ungewöhnlicher Art bietet Ihnen eine garantierte Sinusleistung von 2 x 65 Watt an 8 Ohm zwischen 20 und 20 000 Hz bei gleichzeitiger Aussteuerung beider Kanäle und bei einem Klirrfaktor, der kleiner ist als 0,1%. Außerdem bietet Ihnen der KA-7300 eine Fülle von Anschluß-, Kontroll- und Gestaltungsmöglichkeiten. Zusammen mit dem KT-7300 bildet er ein HiFi-Stereo-Gespann für höchste Ansprüche. Wenn Sie ein kleineres Gespann suchen, dann sollten Sie sich die anderen Gespanne mit den Bezeichnungen KT/KA vorführen lassen, die Ihnen in jeder Preisklasse höchste Leistungsklasse bieten.

**Mehr wissen,
mehr erfahren,
mehr sparen**

Gutschein
für den
ausführlichen
Gesamtsprospekt
„HiFi-Stereo-Premieren
des Jahres“
Trio-Kenwood
Electronics GmbH,
Rudolf-Braas-Straße 20,
6056 Heusenstamm



KENWOOD

Qualität verschafft sich Gehör

Absender

Straße

PLZ/Wohnort

Mit
Telefunken
auf die HiFi-Messe!
Da nicht jeder
nach Düsseldorf kann,
hier ein Kurzbericht
im voraus.

Der neue Tele Das Re made in

Das Angebot an HiFi-Stereo-Receivern ist um eine ganz besondere und außergewöhnliche Attraktion reicher geworden; um einen HiFi-Receiver, der aufgrund seiner Leistungen zu Recht das Prädikat "Weltpitzenklasse" trägt und der den

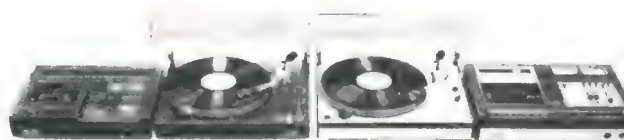
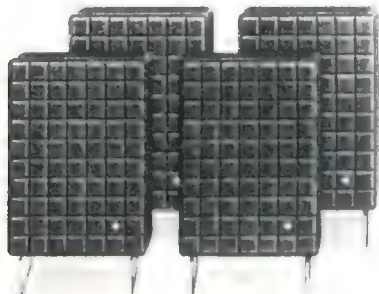
In mehrjähriger Planungs-, Entwicklungs- und Konstruktionszeit wurde ein Receiver mit optimalen Klangeigenschaften geschaffen. Und er bietet den HiFi-Freunden nicht nur ein breites Spektrum an Kombinations-Möglich-

„Machen“ heißt der neue Trend.

In diesem Sinne sind an den TRX 2000 hifi denn auch gleichzeitig zwei Plattenspieler, drei Tonbandgeräte (davon 2 vierkanalige), ein Stereomikrofon und sechs

von AEG-TELEFUNKEN. Sie übernehmen insgesamt 3.200 (!) Halbleiter-Funktionen.

Neu sind ebenfalls die zur synchronen Aussteuerung der Endstufen eigens entwickelten VU-Meter mit Leuchtdioden (LED).



Fazit der Zeitschrift HiFi-Stereophonie: „Eine Fülle von Features, wie sie in solcher Kombination auch bei exklusiven Exoten nicht zu finden sind.“

keiten, sondern ermöglicht darüber hinaus aktives HiFi-Erleben.

Die wichtigsten Leistungsdaten:

Was der TRX 2000 kann, dokumentieren bereits nackte Zahlen: 2 x 60 Watt Sinusleistung bzw. 2 x 90 Watt Musikleistung bei Stereo-Betrieb und 4 x 50 Watt Sinusleistung bzw. 4 x 90 Watt Musikleistung bei Quadro-Betrieb. Übertragungsbereich von < 4 bis > 30000 Hertz $\pm 1,5$ dB und nur 0,1% Klirrfaktor bei Sinusleistung (HiFi-Norm: 40 bis 16000 Hertz bzw. 1% Klirrfaktor). UKW-Eingangs-Empfindlichkeit: 0,6 μ V bei 1 kHz und 40 kHz Hub an 60 Ohm.

Bunte Lichter reichen nicht.

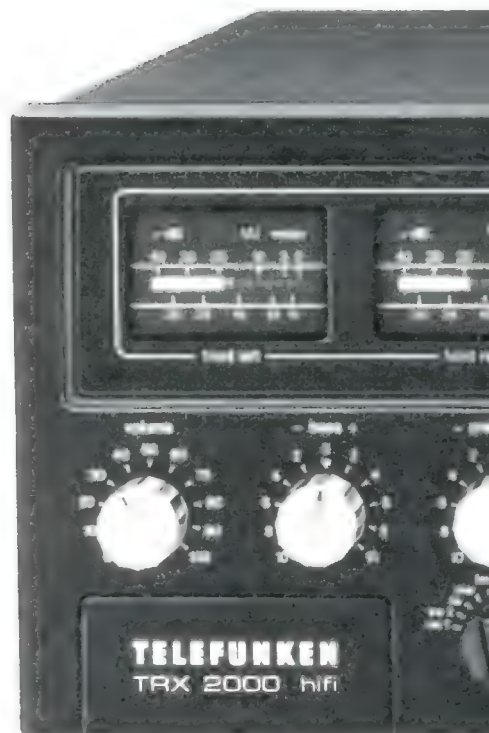
Echte HiFi-Freunde – das beweisen Untersuchungen – wollen sich nicht nur mit hohen Ausgangsleistungen, verzerrungsfreier Wiedergabe und „bunten Lichtern“ zufrieden geben, sondern ihr Hobby fast wissenschaftlich praktizieren. So entstand bei Telefunken das Konzept der „funktionellen Präzision“: Der TRX 2000 hifi erhielt ein Ausstattungspaket, das Kenner der Materie als „einen der aktivsten Beiträge zur aktiven High-Fidelity“ bewerten.

Lautsprecher anschließbar. Außerdem können in einem Raum Rundfunkübertragungen, in einem anderen gleichzeitig Schallplatten gehört werden. Sogar Geräte ausländischer Normung können ohne Adapter angeschlossen werden.

In vielem eine Weltpremiere.

Einzigartig ist die in einem einzigen Display zusammengefaßte Frequenz-, Kanal- und Zeitanzeige anstatt der sonst üblichen Abstimmskala. Damit können Sender in bisher nicht bekannter Exaktheit abgestimmt werden. Und das sogar bei zugedrehtem Lautstärkereglern.

Voraussetzung für dieses Novum, das übrigens nicht nur den UKW-, sondern alle anderen Empfangsbereiche mit einschließt, war die Neuentwicklung zweier MOS-LSI



Telefunken TRX 2000 hifi: Receiver-As Germany.

japanischen und amerikanischen Renommiergeräten, die bisher in dieser hochwertigen Produktgruppe nahezu alleine den Ton angaben, nicht nur gleichwertig, sondern in vielen Punkten sogar überlegen ist. Es ist der TRX 2000 hifi von Telefunken.

Sicherheit wird mitgeliefert.

Jeder TRX 2000 hifi durchläuft im Werk ein umfangreiches Sicherheits-Programm. So zum Beispiel einen 2x24-Stunden-Dauer-Test. Die 11 wichtigsten Hauptprüfungen werden vom Techniker auf einem beigelegten Zertifikat persönlich abgezeichnet. Dadurch wird eine Qualität gewährleistet, die – so die renommierte Fachzeitschrift 'Funkschau' – „in manchen Details bereits die Meßgeräte-Präzision übertrifft“.



Receiver TR 1200 hifi

Ein weiterer Beweis absoluter HiFi-Spitzenklasse aus deutscher Fertigung: Der Telefunken-Receiver TR 1200 hifi. Während er in der Ausstattung als 'kleiner Bruder' des TRX 2000 hifi angesprochen werden kann, ist er diesem in seinen Leistungsdaten in allen Punkten ebenbürtig. Fordern Sie den ausführlichen Prospekt an.

Das Know-how geht in Serie.

Werden Receiver vom Kaliber des TRX 2000 hifi bzw. TR 1200 hifi nur für die wenigen gebaut, die sie bezahlen und bedienen können? Bei Telefunken sieht man das anders: „Sicher sind sie nach heutigen Maß-

stäben eine Ausnahme, aber vieles, was sie dazu macht, finden Sie auch in unserem gesamten HiFi-Programm.“

Mit anderen Worten: Von den Erfahrungen, die bei ihrer Entwicklung gemacht wurden, profitiert jeder. Weil sie in allen Telefunken-Geräten verarbeitet werden. Und weil die High-Fidelity dadurch mehr Vergnügen, die Bedienung mehr Spaß und die Musik noch mehr Freude bereitet.

Bitte blättern Sie um.

TELEFUNKEN

High Fidelity für Profis, Fans und Amateure.



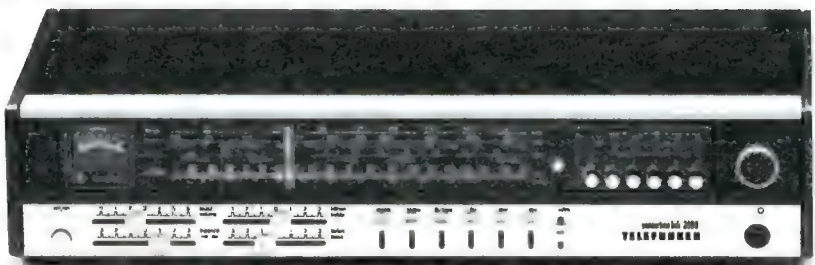
Modelle,
Daten,
Kaufberatung:

Auf Telefunken-Technik verla
Das klingt auch bei diesen Receiv

Da hört man

Der Receiver für den, der rechnet:
Telefunken concertino hifi 3520.

- 2 x 35 W Musikleistung • 2 x 20 W Nennleistung • Übertragungsbereich $\leq 20 \dots \geq 20000$ Hz $\pm 1,5$ dB • Klirrfaktor: $\leq 0,5\%$
- 4 Lautsprecheranschlüsse für Quadro-Raumklang
- 5 UKW-Stationstasten



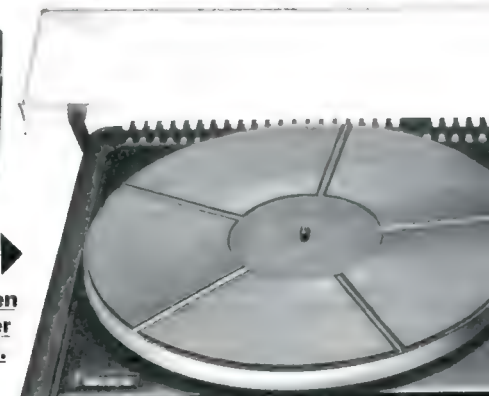
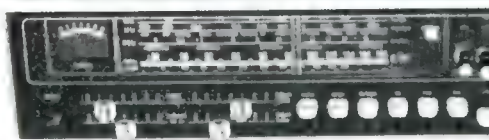
Einer der fortschrittlichsten Receiver auf dem Markt: **Telefunken hymnus hifi 6040.**

- 2 x 60 W Musikleistung
- 2 x 40 W Nennleistung
- Übertragungsbereich: $\leq 20 \dots \geq 22000$ Hz $\pm 1,5$ dB • Klirrfaktor: $\leq 0,2\%$
- 2-Raum-Stereo-Betrieb und Quadro-Raumklang möglich • 7 UKW-Stationstasten



Eine der progressivsten Kompaktanlagen, weil voll-elektronisch gesteuert: **Telefunken electronic center 6001 hifi.**

- 2 x 60 W Musikleistung • 2 x 35 W Nennleistung • 7 UKW-Stationssensoren • Computergesteuerte UKW-Scharf-abstimmung (AFC) • Studiotonarm Ortofon AS 212
- Beleuchtetes Stroboskop am Außenrand des ca. 2,5 kg schweren Druckfuß-Plattentellers • Stereo-Magnet-System Shure M 91 ED



Telefunken studio center 5030 hifi.

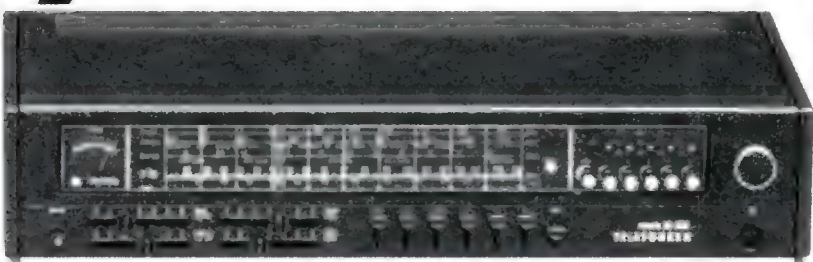
Wie der Name schon sagt: Ein komplettes Studio.

- 2 x 50 W Musikleistung
- 2 x 30 W Nennleistung
- 7 UKW-Stationssensoren
- LED-Frequenzanzeige (preset frequency) für Stationssensoren
- Stereo-Magnet-System Shure M 75 MG



en sich die meisten Funk- und Plattenstudios.
n und Kompaktanlagen durch:

n, was man hat.



Klingt so phantastisch wie er aussieht:

Telefunken concerto hifi 4530.

- 2 x 45 W Musikleistung • 2 x 30 W Nennleistung • Übertragungsbereich $\leq 20... \geq 20000$ Hz $\pm 1,5$ dB • Klirrfaktor: $\leq 0,5\%$
- 4 Lautsprecheranschlüsse für Quadro-Raumklang
- 5 UKW-Stationstasten

Bringt leise schon so viel wie andere bei voller Lautstärke: **Telefunken opus hifi 7050.**

- 2 x 70 W Musikleistung • 2 x 50 W Nennleistung
- Übertragungsbereich: $\leq 20... \geq 22000$ Hz $\pm 1,5$ dB • Klirrfaktor: $\leq 0,2\%$ • 2-Raum-Stereo-Betrieb und Quadro-Raumklang möglich
- Computergesteuerte UKW-Scharfabstimmung (AFC) • 7 UKW-Stationssensoren



Telefunken hifi center 4525:

Eine der bequemsten Arten, sich mit HiFi anzufreunden. Räumlich wie finanziell.

- 2 x 45 W Musikleistung
- 2 x 25 W Nennleistung
- 5 UKW-Stationstasten
- 2-Raum-Stereo-Betrieb möglich
- Verwendbar als Automatik-, Einfachspieler oder Wechsler
- Stereo-Magnet-System Shure M 75-D



Ein Paradebeispiel, welches Klangerlebnis High Fidelity ist. Und wie einfach die Bedienung sein kann: **Telefunken compact center 6002 hifi.**

- 2 x 60 W Musikleistung • 2 x 35 W Nennleistung
- 7 UKW-Stationssensoren • Computergesteuerte UKW-Scharfabstimmung (AFC)
- 2-Raum-Stereo-Betrieb möglich
- IC-DOLBY-Processor zur Rauschunterdrückung • Automatische Umschaltung für Chromdioxid-Cassetten



- Einstellbare Antiskating
- IC-DOLBY-Processor zur Rauschunterdrückung
- LED-Aussteuerungs-Anzeige
- Geräuschspannungsabstand bei eingeschaltetem DOLBY und Chromdioxid-Band ≥ 64 dB (DIN 45511)
- LED-Bandlauf- und Funktions-Kontrolle

Lieferbar ab Nov. 76



TELEFUNKEN



High Fidelity für Profis, Fans und Amateure.

Zu einem
guten Receiver
gehören starke Boxen.

Die Wattzahl macht
Telefunken Boxentechnik
Gehäuseproportionen, und

Der Klang, der au

Zwei Dinge sind bei Telefunken Boxen besonders wichtig. Erstens: Sie sind klanglich die beste Lösung, weil sie technisch auf das gesamte Telefunken-Programm bestens abgestimmt sind. Zweitens: Bahnbrechende Meßmethoden mit dem Echtzeit-Analysator garantieren Qualität von der Entwicklung bis zur Fertigung.

Telefunken Kopfhörer: Hören ohne zu stören.

- I Telefunken TH 700:** Vollendete HiFi durch Orthodynamik.
 - Belastbarkeit 2000 mW • Übertragungsbereich 16 – 20000 Hz
 - Klirrfaktor $\leq 0,3\%$ • Regler für Lautstärke-/Balance-Korrektur
- II Telefunken TH 600:** Der Schall kommt von vorne, nicht von

- I Telefunken TL 1000:** Die Kugel mit dem Wunderklang.
 - Nennbelastbarkeit 35 W • Musikbelastbarkeit 60 W • Frequenzbereich 50 – 20000 Hz • Maß: 24 cm $\varnothing$
- II Telefunken TL 410:** Der Zwerg mit dem kräftigen Baß.
 - Nennbelastbarkeit 35 W • Musikbelastbarkeit 50 W • Frequenzbereich 44 – 20000 Hz • Maße (B/H/T): 19,7 x 27,8 x 14 cm

der Seite • Belastbarkeit 400 mW • Übertragungsbereich 16 – 20000 Hz • Klirrfaktor $\leq 0,3\%$ bei 120 Phon • Ohrmuscheln flüssigkeitsgepolstert

- III Telefunken TH 500:** Mit Lautstärke/Balance-Regelung
 - Belastbarkeit 400 mW • Übertragungsbereich 20 – 20000 Hz
 - Klirrfaktor $\leq 0,5\%$ bei 120 Phon

IV Telefunken TH 300:
Wiegt nur 200 Gramm.
• Belastbarkeit 100 mW
• Übertragungsbereich 20 – 20000 Hz
• Klirrfaktor $\leq 1\%$ bei 120 Phon



Wer bauen will, der kann: Telefunken Bausteine

Für alle Telefunken-Bausteine gilt das gleiche wie für die Telefunken-Boxen: Sie harmonieren bestens mit allen anderen Telefunken-Geräten.

A Telefunken M 3002 L hifi: Erfüllt die HiFi-Norm schon bei 4,75 m/sec. • Studioerprobte Fühlhebelbremsen zur Bandzugsteuerung • 2 x 35 W Musikleistung • 2 x 20 W Nennleistung

B Der Telefunken S 600 hifi: Technik für Profis, Ausstattung für Kenner, Komfort für Verwöhnte.

• Riemengetriebenes Laufwerk • Tachogeregelter Präzisions-Gleichstrommotor • Studiotonarm Ortofon AS 212 • Magnetsystem Shure V15-III • Beleuchtetes Stroboskop am Außenrand des Plattentellers

C Telefunken S 500 hifi: Hervorragender Gleichlauf dank Elektronik. • Riemengetriebenes Laufwerk • Tachogeregelter Präzisions-Gleichstrommotor • Studiotonarm Ortofon AS 212 • Magnetsystem Shure M91ED • Beleuchtetes Stroboskop am Außenrand des Plattentellers



och keinen Klang.
beginnt schon bei exakt berechneten
leistung zum Genuß zu machen.

aus dem Vollen schöpft.

- 3 **Telefunken TL 510:** Ideal fürs Regal.
• Nennbelastbarkeit 50 W • Musikbelastbarkeit 75 W • Frequenzbereich 40 – 20000 Hz • Maße (B/H/T): 26 x 36 x 17,5 cm
- 4 **Telefunken TL 600:** Die Flachbox mit dem großen Sound.
• Nennbelastbarkeit 40 W • Musikbelastbarkeit 55 W • Frequenzbereich 40 – 20000 Hz • Maße (B/H/T): 33 x 46,5 x 12,5 cm
- 5 **Telefunken TL 710:** Eine HiFi-Box für verwöhnteste Ohren.
• Nennbelastbarkeit 60 W • Musikbelastbarkeit 90 W

- Frequenzbereich 30 – 20000 Hz • Maße (B/H/T): 33 x 46,5 x 23,5 cm
- 6 **Telefunken TL 800:** In Tests immer an der Spitze.

- Nennbelastbarkeit 60 W
- Musikbelastbarkeit 100 W
- Frequenzbereich 25 – 20000 Hz
- Maße (B/H/T): 42 x 58 x 31 cm



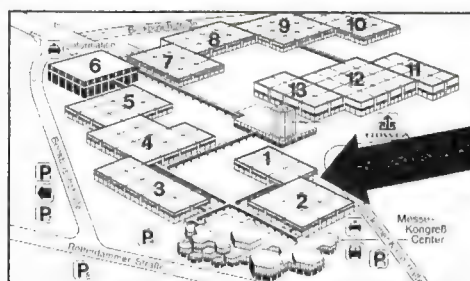
Das Angebot der unbegrenzten Möglichkeiten.

- D **Telefunken MC 2400 hifi:** Mit IC-DOLBY-Processor für absolute Rauschfreiheit. Und neuem Limiter für mehr Dynamik.
• Elektronische Chromdioxid-Umschaltung • HNS-Tonkopf
• Stereo-Aussteuerung manuell oder mit Limiter
• Übertragungsbereich bei Chromdioxid-Band: 30...14000 Hz

- E **Telefunken MC 3300 hifi:**
Mit HNS-Tonkopf für 40% höhere Cassetten-Aussteuerung.
• IC-DOLBY-Processor zur Rauschunterdrückung
• Elektronische Chromdioxid-Umschaltung
• Übertragungsbereich bei Chromdioxid-Band: 30...15000 Hz

- F **Telefunken Kondensator-Mikrofon TC 600 hifi:**
• Richtcharakteristik: Niere • Rückwärtsdämpfung: ca. 20 dB.
• Frequenzgang: 20 – 20000 Hz
• Geräuschspannungsabstand 67 dB • Batterie-Adapter

HiFi-Messe Düsseldorf vom 24.-29. 9. 76



Der Telefunken-
Stand auf der
HiFi-Messe in
Düsseldorf
befindet sich in
Halle 2, direkt
am Durchgang
zur Halle 1.



TELEFUNKEN

High Fidelity für Profis, Fans und Amateure.



Der Griff ins Leere

Warum die Handbremse keine Versicherung für Notfälle ist.

Von Clauspeter Becker

Zwei Jahre lang hatte der Metzgermeister Anton K. die Handbremse seines Automatikwagens keines Griffes gewürdigt. Ein echter Anlaß, sie zu benutzen, bestand eigentlich auch nie. Zum Absichern des stehenden Wagens erschien dem Fleischverarbeiter die Park-Stellung des Wählhebels viel praktischer. Und auch beim Anfahren am Berg hatte er die überlieferten Handgreiflichkeiten abgelegt, denn mit dem linken Fuß auf dem Bremspedal schien ihm das Zurückrollen viel einfacher vereitelt.

Zur angemessenen Zeit führte er dann völlig reinen Gewissens seinen Wagen mit absolut neuwertiger Handbremse dem TÜV zur Begutachtung vor. Die späte Premiere dieses Verzögerungsinstruments geriet, von Rost und harzigem Fett behindert, ziemlich kläglich. Nur sehr schlaff und zudem noch mit unterschiedlicher Wirkung kamen die beiden hinteren Bremsen zur Sache, wenn sie über die vergammelten Seile betätigt wurden. So kamen die TÜV-Prüfer nicht umhin, den argen Vorwurf schwerer Mängel im Formblatt zu vermerken und Herrn K. nebst Auto zu einem neuerlichen Rendezvous zu beordern.

Für die technischen Überwacher war dies ein ziemlich alltäglicher Vorgang. Mängel an der Feststellbremse nämlich stehen ganz weit oben auf ihrer Hit-Liste. Besonders das einseitige Ziehen wird auf den TÜV-Prüfständen sehr oft registriert. Es ist bei zweijährigen Autos hinter einem zu hohen CO-Gehalt im Abgas die zweithäufigste Unregelmäßigkeit. Bei der zweiten und dritten Untersuchung gar – nach vier oder sechs Jahren also – liegen ungleich ziehende Handbremsen souverän auf Platz eins der Mängelliste. Und von dort pflegt sie erst nach dem achten Betriebsjahr der Rost zu vertreiben.

Die strenge Beurteilung der Feststellbremse durch den TÜV ist letztlich ein Relikt aus einer noch nicht ganz bewältigten Vergangenheit. Denn ursprünglich hatte die Handbremse zwei Aufgaben: das parkende Auto abzusichern

sowie bei einem Schaden an der Bremshydraulik als Notbremse zu fungieren.

Die heute übliche Aufteilung des hydraulischen Systems in zwei Kreise enthebt jedoch die Handbremse von ihren Nothelferaufgaben. Denn auch bei einem – in der Praxis übrigens seltenen – Leitungsschaden ist immer noch eine Bremswirkung an zwei Rädern sichergestellt. Dem Autofahrer ist damit in Notsituationen mehr gedient als mit der Handbremse. In der Regel nämlich funktioniert hier die hydraulische Übertragung von Kräften effektiver, als jene über die Handbremsseile.

Bei modernen Autos mit Zweikreis-Bremsanlage kommt darum dieser

zusätzlichen mechanischen Verzögerungseinrichtung eigentlich nur noch die Aufgabe einer Feststellbremse zu. Als Hilfsmittel für Notfälle können sie nicht nur die Autofahrer sondern auch der TÜV getrost vergessen.

Die Automobilkonstrukteure scheinen diesem Umstand bewußt Rechnung zu tragen. Sie sparen neuerdings offensichtlich an der zum Parklückenanker und zur Anfahrhilfe an Steigungen degradierten Handbremse. Bei Automodellen jüngerer Datums zeigt sie fast immer nur eine ziemlich dezente Wirkung, sofern sie während der Fahrt betätigt wird.

Um diesem, von der Fahrpraxis verstärkten Verdacht einmal nachzugehen,



untersuchte auto motor und sport die Handbremswirkung bei einigen in Konzeption und Bremssystem ziemlich unterschiedlichen Autos. Folgenden Autos wurde zur Aufgabe gemacht, aus 80 km/h spurtreu und so bald als möglich zum Stillstand zu kommen:

Alfasud – bei diesem Wagen wirkt die Handbremse auf die Bremsscheiben der Vorderachse, die durch den Frontantriebsblock relativ gut belastet ist. Bei entsprechender Auslegung läßt

Viel Wirkung darf der Autofahrer von der Handbremse nicht erhoffen. Wenn die Hinterräder blockieren, wird die Verzögerung sogar noch geringer und das Auto gerät auf Schleuderkurs.

diese Lösung hohe Verzögerungswerte und große Richtungsstabilität erhoffen.

BMW 320 – die Handbremse des konventionell ausgelegten BMW wirkt auf die Trommelbremsen der gering belasteten Hinterachse. Dabei kann nur mit mäßiger Verzögerung, aber hoher Blockierneigung gerechnet werden.

Chrysler Simca 1308 S – im frontgetriebenen Simca aktiviert die Handbremse die Trommelbremsen der sehr gering belasteten Hinterachse, was ähnlich wie beim BMW mäßige Wirkung und hohe Blockierneigung zur Folge haben muß.

Porsche 911 – hier war für die Handbremse eine Sonderkonstruktion nötig,

sie darf hier kleine Trommelbremsen betätigen, die sich innerhalb der hinteren Bremsscheiben befinden. Dieser Aufwand und auch die hohe Hinterachs-Belastung versprechen grundsätzlich eine gute Wirkung.

VW 1303 – beim Käfer stehen der Handbremse sehr groß dimensionierte Trommelbremsen an einer ebenfalls durch den Heckmotor gut belasteten Hinterachse zur Verfügung. Für jene gute Handbremswirkung, die dem Käfer auch allgemein nachgesagt wird, ist mithin gesorgt.

Das Ergebnis der Bremsversuche freilich bestätigte – zumindest bei den vier modernen Wagen – die Theorien über mögliches Bremsverhalten kaum. Alle jüngeren Kandidaten zeichneten sich durch eine ausgeprägt mäßige Verzögerung beim Betätigen der Handbremse aus. Selbst dazu waren hohe Bedienungskräfte notwendig, und so ließ sich am Ende allein positiv vermerken, daß keines der Systeme eine bedrohliche Blockierneigung zeigte.

Ein erfreulich gegensätzliches Bild lieferte da der VW Käfer, dessen Bremskonstruktion noch aus Einkreis-Zeiten stammt. Seine Handbremse erwies sich wie gewohnt als leichtgängig, wirkungsvoll, gut dosierbar und konkurrenzlos verzögerungsstark.

Im übrigen aber zeigen die mit der Handbremse möglichen Bremswege aus 80 km/h, daß bei vielen Autos wenig Anlaß besteht, auf die rettende Wirkung dieses Verzögerungsinstrumentes sonderlich zu vertrauen. Die gebotenen Bremswege sind beträchtlich:

● Alfasud	107 Meter
● BMW 320	94 Meter
● Chrysler Simca 1308 S	89 Meter
● Porsche 911	108 Meter
● VW 1303	66 Meter

Im Vergleich mit der Fußbremse übrigens, ist dieses Ergebnis in jedem Fall recht kläglich. Mit allen vier Bremsen im Einsatz nämlich, sollte ein intaktes Auto aus 80 km/h nicht mehr als 35 Meter brauchen.

Fotos: Seufert



weyer



Auto-Reparaturen selbst gemacht



weyer Kurust Rostvernichter einfach auf die Roststellen auftragen. Der Rost wird neutralisiert und in eine rostverhütende, metallische Schutzschicht umgewandelt. Denn weyer Rost-

vernichter enthält Kunstharz und ein speziell behandeltes, roststicheres Metall. Rostvernichten und Grundieren in einem einzigen Arbeitsgang.

Nur weyer Rostvernichter Kurust hat diesen Doppelschutz! ADAC-Test: GUT



Kaltschweißen - Dichten - Füllen aller Guß- und Metallteile. weyer Haftstahl wird hart und bruchstichfest und bearbeitungsfähig wie Metall: gewindeschneiden, bohren, feilen. Verbindet gleiche und ungleiche Metalle, Guß, Holz, Beton usw. Druck- u. temperaturbeständig. Benzinfest. Einfacher als Schweißen und Lötten.



- Auspuff-Reparatur-Paste
- Auspuff-Reparatur-Bandage
- Kühler-Reiniger
- Kühler-Dichtung
- Wasserpumpen-Schmiermittel
- Zylinderblock-Dichtung

- Motor-Siegel
- Spezial-Reiniger
- S.O.S. Keilriemen
- Pannen-Band
- Alu-Band
- Entbeuler

Auto-Reparaturen selbst gemacht mit dem weyer Do-it-yourself-Programm!

weyer

4 Düsseldorf 32, Abt. 14

Erhältlich im Fachhandel, in Kaufhäusern und bei Ihrer Tankstelle

Handbremsen

Alle Bremssysteme formen Bewegungsenergie in Wärme um. Doch ausgerechnet diese Wärme können sie nicht gut vertragen: je heißer sie werden, desto schlechter bremsen sie.

Fading schwächt auch die Handbremse

Dieser Effekt mußte auch bei den Handbremsversuchen beobachtet werden, und er wirkte sich hier sogar drastischer aus als bei Dauerbremsversuchen mit der sogenannten Betriebsbremse. Während diese üblicherweise erst bei etwa zehn Vollbremsungen aus höherer Geschwindigkeit meßbare Anzeichen von Fading bekundet, ließ die Wirkung aller untersuchten Feststellbremsen spätestens nach dem vierten Versuch nach.

Selbst das getrennte System des Porsche verdient kein erhöhtes Zutrauen, denn im Falle der Überhitzung werden auch hier beide Bremsen in Mitleidenschaft gezogen.

Der Autofahrer kann deshalb eine weitere in die Handbremse gesetzte Hoffnung getrost begraben. Wenn die Bremsen seines Wagens im Zuge einer allzu stürmischen Paßfahrt ihre Wirkung durch Fading teilweise oder auch ganz verlieren, dann verheißt auch der Hebel neben dem Fahrersitz oder das Fuß-Pedal in Linksaußen-Position keine Rettung mehr.

So wie die Dinge liegen, besteht also berechtigter Anlaß, die Mär von der Handbremse als Nothelfer ein für alle Mal zu vergessen. Diese Aufgabe wird inzwischen von Zweikreisbremsen weit wirksamer gelöst. Selbst der schwächere Kreis einer solchen Anlage nämlich, ist in seiner Wirkung einer guten Handbremse immer noch

deutlich überlegen. Mit einer in der Bundesrepublik immer noch fehlenden kategorischen Vorschrift von Zweikreisbremsen wäre der Sicherheit gewiß mehr gedient als mit der für die Praxis ziemlich gegenstandslosen TÜV-Nörgelei über die Handbremswirkung.

Eine nüchterne Betrachtung der fahrtechnischen Gegebenheiten nämlich kann die rettende Wirkung der Handbremse nur noch fragwürdiger erscheinen lassen. Kein normaler Autofahrer fand je Anlaß, sich im Umgang mit dem Hebel vertraut zu machen, und die Arbeit der Feststellbremse während der Fahrt kennenzulernen. Viel Gutes läßt sich bei näherer Kenntnisnahme darüber nicht berichten. Die durchweg schlechte Wirkung läßt sich nur sehr ungenau dosieren. Da der Hebel aber zumeist auf die Bremsen der blockierfreudigen Hinterräder wirkt führt die schwer kontrollierbare Notbremsung nicht selten zu einer Schleuderpartie, die mit einer Hand am Lenkrad schwerlich gebändigt werden kann.

Es ist darum wirklich an der Zeit, eine neue realistischere Einstellung zur Handbremse zu finden. Sie hat als Retter in höchster Not ausgedient und muß in einem modernen Auto nur noch die Aufgabe einer Feststellbremse erfüllen. Dazu braucht sie nicht mehr mit der Verzögerung der Fußbremse zu konkurrieren, sondern muß lediglich in der Lage sein, den vollbesetzten Wagen auch an einer 25prozentigen Steigung zu halten. Ob sie das mit gleichmäßiger Wirkung am linken und am rechten Rad tut, ist dabei von ziemlich untergeordneter Bedeutung. Doch zu untersuchen, ob sie es schafft, dürfte auch weiterhin eine lohnende Aufgabe für die Technischen Überwachungs-Vereine sein.



Die gute G

Spartip des Monats: zu besonders günsti

Mister F. Famonas Speed Equipment Shop ist den Besitzern amerikanischer Autos seit rund zwei Jahren ein Begriff: Auf einer etwa 500 m²



Importiert amerikanisches Zu

großen Lagerfläche bietet der Nürnberger Autozubehör-Markt Liebhabern von Wagen aus der neuen Welt Ersatzteile und Zubehörartikel sämtlicher amerikanischer Markenhersteller - so unter anderem von Accel, Cragar, Gabriel, Holley, Hooker, Hurst, Offenhauser und Thrush.

Der Autozubehör-Markt, der zu seinen treuesten Kunden rund 60 000 in Deutschland stationierte GIs zählt, steht nicht nur auf diesem einen Bein: In Mr. Famonas Paint Shop werden die verschiedensten Show-Effekt-Lackierungen realisiert. Eine weitere Spezialität des Nürnberger Betriebs sind mit Flammen-Dekor lackierte Motorrad-Tanks.

In einem angegliederten Chrome-Shop besteht zudem die Möglichkeit, Motor- und Karosserieteile verchromen zu lassen.

Ein spezieller V8-Tuning-Shop besorgt leistungssteigernde Maßnahmen an

egenheit

erikanisches Zubehör
Konditionen.

den großvolumigen Ami-
Triebwerken; bis zu 600 PS
sind realisierbar.

Neuester Zweig des im
Zentrum Nürnbergs, am



r: Famona Auto-Markt

Plärrer, beheimateten Un-
ternehmens ist der Handel
mit amerikanischen Neu-
wagen. Mr. Famona alias
Falk Reinhold (32) offeriert
den Chevrolet Camaro mit
spezieller Famona-Aus-
stattung zum Preis von
19 900 Mark, der Chevrolet
Monza kostet 21 500 Mark.
Weitere Angebote sind der
Pontiac Firebird Formula
400 für 24 800 Mark, die
Corvette Stingray Targa
mit 5,7 Liter-Triebwerk für
33 900 Mark sowie der Ca-
dillac Seville für 44 500
Mark. Diese Preise bein-
halten ebenfalls das Fa-
mona-Ausstattungs paket.

Interessenten für Zubehör
haben Gelegenheit, an je-
dem ersten Samstag im
Monat besonders günstig
einzukaufen. Mr. Famona
gewährt dann nach ameri-
kanischem Muster auf ver-
schiedene Zubehörgruppen
Preisnachlässe zwischen
10 und 30 Prozent.

Adresse: Famona Autozu-
behör-Markt Reinhold KG,
Dennerstraße 4, 85 Nürn-
berg am Plärrer.

event 21
Die Federleichte mit dem bombenfesten Sitz
Spezial-Schweiß-Bügel

Wahlweise Normalbügel oder Sportbügel

Pilotenbrillen-
Fassung: Polarisierende Spezialscheiben
gegen störende Blendung – splitterfrei –
kratzfest – farbgetreu – paßt jeder Kopf-
form (Gestell biegsam) – incl. Etui.

Modell PL 210 Neusilber
Normal- o. Sportbügel* DM 39,50

Modell PL 212 mattschwarz
Normal- o. Sportbügel* DM 42,50

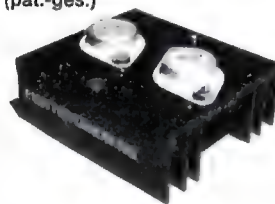
* bitte angeben, sonst Normalbügel
10 Tage Rückgaberecht
NN-Lieferung + Versandkosten
AMS WESA Versandhandels GmbH
6374 Steinbach Postfach 149

EMITTER-ZÜNDUNG

(pat.-ges.)

Schwedisches

Qualitätserzeugnis!



Preis einschl. Zoll u.

Nachnahme: DM 89,50

Werner-Elektronik

S 872 00 Kramfors

Beachtliche Benzinersparnis
Gesenkte Oktanzahl 90–93
Max. 45 000 V Zündspannung
Wartungsfrei
100% Kaltstart

Exakte Zündzeiten über den ge-
samten Drehzahlbereich
Für alle minus-geerdeten Autos
6- oder 12 V, 2- oder 4-takt, un-
begrenzte Zylinderzahl.

Einfachste Montage (für jeden Laien)
Zwei Kabel und zwei Schrauben!
(Kein Eingriff in die El-anlage)
Montierungsanweisung folgt mit.

1 Jahr Garantie.

**Wir haben
eine eigene Zigarettenfabrik:
vier Hände
und SAMSON zum Drehen.**

NIEMEYER
SAMSON
HALFWARE SHAG

Der Echte aus Holland, schmackig und frisch. Für 240DM ca. 40 Zigaretten.

Was ist Ihr Auto wert?

Händler-Einkaufspreise für Gebrauchtwagen: September 1976.

Allgemeine Tendenz: Technisch und optisch gut erhaltene Mittelklassewagen sind nach wie vor die Favoriten auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Die Preise blieben im allgemeinen stabil.

auto motor und sport ermittelt die Preise, die Händler im Durchschnitt zahlen, wenn sie beim Verkauf eines neuen Wagens einen gebrauchten in Zahlung nehmen müssen.

Beim Weiterverkauf der Gebrauchtwagen berechnen die Händler für ihre Unkosten (Mehrwertsteuer, kleinere Instandsetzungsarbeiten u. ä.) allgemein einen 15- bis 20prozentigen Aufschlag. Privater Verkauf kann durchaus einträglicher sein, sofern es sich um eines der gängigen, relativ preisstabilen Gebrauchtwagenmodelle oder um ausgesprochene Liebhaberstücke handelt. Der Weg zum Händler ist in jedem Fall müheloser und durchaus nicht immer mit finanziellen Nachteilen verbunden. Denn oft gewähren Autohändler durch günstige Inzahlungnahmepreise einen

„indirekten Rabatt“ auf die seit 1. Januar 1974 nicht mehr gebundenen Neuwagenpreise.

Die von auto motor und sport genannten Preise gelten für

- serienmäßige Autos in gutem Allgemeinzustand (mindestens noch sechs Monate nach § 29 StVZO abgenommen)
- eine Laufzeit von 15 000 bis 20 000 Kilometer pro Jahr
- mindestens 50prozentige Bereifung (3–4 mm Profiltiefe).

Höhere oder geringere Laufzeiten sowie Sonderausstattungen müssen von Fall zu Fall durch Zu- oder Abschläge berücksichtigt werden. Radio und Schiebedach werden, wenn nicht serienmäßig, erfahrungsgemäß mit je DM 100,— mehr dotiert. Regionale Abweichungen von den ermittelten Durchschnittspreisen sind möglich. Zur individuellen Wertermittlung können Schätzungen durch Sachverständige beitragen.

Die Mehrwertsteuer ist (außer bei den Neupreisen) in den Preisen nicht enthalten. Werden zwei Preise angegeben, gilt der zweite für das neuere Modell. In Klammern gesetzte Neupreise gelten jeweils für die letzte Ausführung nicht mehr produzierter Modelle.

Marke/Baujahr	Neupreis	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Alfa Romeo							
Alfasud	9790			2800	3800	5100	6150
1300 GT Junior Coupé	(15990)	1400	2700	4200	6000	7900	9500
1300 Spider	15990	1350	2700	4200	6000	7950	9550
Giulia Super L	13590	800	2000	3300	4400	6000	7450
Alfetta	16390				6400	8300	9800
2000 Berlina	16990		2350	4000	5800	7900	9700
2000 Spider	19590		3100	4900	7200	9500	11200
2000 GTV	19590		3250	5000	7100	9450	11350
Audi NSU							
Audi 60	(8350)	1000	1450	2000			
Audi 50 LS	9525					5700	6650
Audi 80 L	11900			4400	5500	6850	7800
Audi 80 GL	(12740)			4450	5650	6950	8200
Audi 100/L	(14295)	1250	2150	3500	5300	6900	8600
Audi 100 LS	(15225)	1350	2300	3750	5650	7300	9100
Audi 100 GL	(16440)		2600	4100	6100	7900	9850
Audi 100 S Coupé	(19365)		3300	5000	7200	9800	11200
NSU Prinz 4 L	(5190)	350	650	1000	1350		
NSU 1000 C	(5990)	400	700	1050			
NSU 1200 C	(6690)	450	900	1450			
NSU Ro 80	22695	1550	3000	5100	7400	10600	13200
BLMC							
Mini 1000	6990	850	1300	1950	2800	3650	4350
1100/1300	(7075)	650	1200	1800	2500	3300	4150
MGB	14490	2100	3100	4200	5750	7450	8900
Jaguar XJ 6 4,2	35150	3500	5500	8400	12500	17300	20500
Jaguar E Coupé	(40295)	3100	5400	11700	15100	19600	
Triumph Spitfire	11490	1500	2800	3700	4900	6000	7300
Triumph TR 6	(15755)	2200	3750	4900	6750	8750	9900
BMW							
1602	(13090)	2400	3550	4750	6200	7400	8200
1802	(13860)		3600	4950	6450	7800	8650
2002	(14640)	2600	3850	5200	6850	8300	9100
2002 ti/tii	(16980)	1800	3800	5400	7100	9300	10400

Marke/Baujahr	Neupreis	1970	1971	1972	1973	1974	1975
BMW							
1800	(12870)	850	1650	2450			
2000	(13790)	850	1650	2500			
Touring 1802	(13360)		2700	3900	5200	7000	
520	18600			6650	8150	10600	12300
520 i	20420			6550	8450	11200	13300
525	21820				9300	12300	14300
2500	24350	2000	3750	6700	9650	12700	14800
2800	(22530)	1950	3600	5950	8800	11300	
3.0 S	29300		4150	7300	10850	15100	17700
3.0 Si	32060		3850	6950	11000	16000	18600
2800/3.0 CS Coupé	(35900)	2650	4700/5200	8850	11800	18400	21300
Chevrolet							
Camaro LT	24700	1400	3700	5500	8400	11300	
Impala	24542	1450	3100	5000	8000	10600	
Corvette	38300	3000	6000	9500	12900	18600	
Citroen							
2 CV 4	6320	650	1200	1650	2600	3350	4000
Dyane 4	(6790)	600	1000	1600	2600	3500	4350
GS/1220 Club	11450	1200	2000	3000	4850	6600	7600
ID 19/D-Special	(14390)	1000	1950	3300	4800	6800	8300
DS 20	(16260)	1100	2300	3600	5200	7800	9400
DS 21/DS 23	(17860)	1000	2250	3400/4100	6000	8450	10300
SM	(44658)	3000	6000	9100	13500	20500	
DAF							
44 de Luxe	(7695)	750	1250	2000	2900	3750	4450
55 de Luxe/66 DL	9950	850	1350	2100/2300	3550	4550	5500
Fiat							
500/500 R	(4990)	700	1150	1600	2250	2700	3200
126	5990				2800	3350	3950
Jagst/770 S	(4490)	650	1000	1450	1900		
850 Lim.	(5490)	700	1250	1700	2200	2950	

Henry M. Betrix*

First Class Men's Line

Betrix for Men ...
... die Herren-Serie
von hoher Qualität,
in sympathisch
männlicher Aufmachung
und
zwei interessanten Duftnoten
„herbfrisch“
und „extra“



After Shave Lotion · Pre Shave Lotion
Eau de Cologne · Men's Cream Skin Care · Deo Spray
Men's Soap · Shaving Cream · Shaving Foam
Vitamin Hair Tonic

*aus dem Hause Ellen Betrix Cosmetic International

Test auto motor sport

auto motor und sport hat bereits viele Wagentypen in umfassenden Tests geprüft. Sicher ist auch Ihr Auto dabei. Falls das Heft mit dem entsprechenden Testbericht noch lieferbar ist, sollten Sie es gleich kommen lassen. Es ist immer ein Vorteil, die „schwachen Punkte“ an seinem Wagen genau zu kennen.

1. Teil

Folgende Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

Testberichte:	Heft	Testberichte:	Heft
Alfa Romeo Alfetta 1.6	10/75	Fiat 124 Sport-Coupé und Spider	14/73
Alfa Romeo Alfetta GT	24/74	Fiat 126	15/73
Audi 50 GL, 50000 km Dauertest	6/76	Fiat 130 Coupé	24/73
Audi 50 LS	23/74	Fiat 131 mirafiori	6/75
Audi 80 LS, 50000 km Dauertest	5/74	Fiat Abarth 131 rallye	9/76
Audi 80 GTE 110 PS	24/75	Fiat 132 GLS	8/74
Audi 80 GL Automatic	18/73	Ford Capri II GT und Ghia	9/74
Audi 80 GT	17/73	Ford Capri RS	
Audi 80 GT	19/73	(Gerstmann-Tuning)	16/73
Audi 100 L	5/75	Ford Consul 1700	10/73
Audi 100 (neues Modell)	16/76	Ford Consul mit Treibgas	9/74
Austin Allegro	25/74	Ford Granada 2 Liter	7/75
BMW 316, 318, 320	18/75	Ford Granada 2.6 GLS Turnier	9/76
BMW 320 Alpina	10/76	Ford Escort, 50000 km	10/76
BMW 525 (GS-Tuning)	4/74	Ford Escort RS 2000	8/76
BMW 528	4/75	Ford Escort RS 2000 (Rallye-Ausführung)	2/75
BMW 630 CS, 630 CSI	6/76	Ford Escort Sport	10/75
BMW 1502	3/75	Ford Fiesta	14/76
BMW 2002 Alpina	6/75+19/73	Ford Taunus 2.0 S, 2.0 GL	6/76
BMW 525 Alpina, 170 u. 230 PS	24/74	Ford Taunus 2.3 Ghia	1/76
BMW 2002 turbo	19/74	Honda Civic	25/73
BMW 2.8 L, 3.0 L, 3.3 Li	5/76	Jeep Wagoneer	10/74
BMW 3.3 L	16/74	Jeep GJ 5	25/74
BMW 3.0 CSL	23/74	Lada 1200	16/74
Bitter Diplomat CD	21/74	Lamborghini Countach	15/75
Cadillac Seville	5/76	Lamborghini Urraco	2/76
Chevrolet Impala Trailer	1/74	Lancia Beta HPE 2000	7/76
Citroen 2 CV Spezial	12/76	Lancia Beta Coupé	3/75
Citroen CX 2200	9/75	Lancia HF Stratos	19/75
Citroen CX 2200 D	8/76	Lancia Gamma	14/76
DAF 66 SL	5/73	Manta TE 2800	21/74
Datsun 160 JSSS	2/75	Maserati Merak	14/74
Datsun 240 K-GT	6/74	Matra Simca Bagheera	3/74
Datsun 260 Z 2+2	12/75	Mercedes	
De Tomaso Pantera GTS	18/74	Baureihe 200/280	17/73
Die Autos des Jahres 1973	25/73	Mercedes 280 E	10/76
Dino 308 GT 4	20/74		
Ferrari Berlinetta Boxer	8/76		
Fiat Abarth 124 Rallye	11/74		

Den 2. Teil dieser Übersicht von Mercedes bis Volvo finden Sie in einem der nächsten Hefte. Alle Hefte auto motor und sport bis Heft 19/74 DM 2.00, ab 20/74 DM 2.50, jeweils + 40 Pf Porto. Aus verwaltungstechnischen Gründen bitten wir unbedingt um Vorauszahlung. Ihr Auftrag wird dann auch schneller und billiger ausgeführt.

Bestellschein auto motor sport

MOTOR-PRESSE STUTTGART, Postfach 1042, 7 Stuttgart 1

Liefere Sie mir bitte folgende Hefte von auto motor und sport

Nr. _____

Ich interessiere mich für folgendes Modell:

☐ Der Betrag wird gleichzeitig mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.

☐ Liegt als Scheck bei _____ Gewünschtes bitte ankreuzen!

Vor- und Zuname _____

Straße und Nr. _____

Postleitzahl und Ort _____ ams 19/76

Marke/Baujahr	Neupreis	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Fiat							
850 Coupé	(6490)	800	1300	1950			
127	7820		1800	2350	3400	4100	5000
128	8420	1200	1850	2500	3500	4400	5250
128 Sport 1300 SL	(10390)			2950	4050	5400	6300
124	(8690)	650	1250	2100	3100	4150	
124 Sport Coupé	(14950)	1100	2100	3050	6000	7750	8950
124 Sport Spider	(14950)	1600	2500	3600	6300	8300	
X 1/9	13390				6100	7200	8600
132 GL	12320			2500	3600	4900/6500	7700
130	29950	900	2100	4100	7300	11600	16300
Ford							
Escort	8995	1650	2200	2800	3500	4150	5800
Escort GT	(8720)	1450	2150	3100	3800		
Escort Turnier	9730	1300	1900	2700	3400	4350	6200
Taunus	10490	1650	2400	3300	4300	5150	6000
Taunus GT	(10065)	1500	2350	3150	4100		
Taunus Coupé	(10825)	1900	2650	3550	4700	5750	6650
Taunus Turnier	11595	1400	2300	3250	4600	5600	6600
17 M/Consul	(12030)	1500	1950	2600/4100	5150	6600	7800
17 M Turnier/Consul Turnier	(12685)	1100	1800	2100/4000	5100	6750	8000
20 M/Granada	(15220)	1150	1850	2600/5100	6850	8400	9800
20 M XL/Granada GXL	(18320)	1350	2100	3050/6000	7100	9600	10900
Capri 1700 GT/1600 GT/Capri II GT	13965	2350	3050	3900/4550	5500	7900	8800
Capri 2600 GT	(12040)	2400	3300	4700	5800		
Mercedes-Benz							
200	16706	5100	6300	7500	9500	11600	13000
220	(14985)	4850	6300	7100	8650		
200 D	17183	5700	7050	7750	9800	11900	13350
220 D	17849	5700	7200	8000	10050	12400	13850
240 D	18426				10500	12700	14300
230.6	19270	5000	6700	8000	10500	13000	14700
250	21623	4850	6650	8200	10700	14200	15850
250 C Coupé	24564	6600	8200	9850	12100	14600	16400
280	23610			8400	11300	14700	17000
280 E	25463			8900	11800	15800	18000
280 S	28849	3700	5800	6800/12300	15000	18100	20400
280 SE	30891	3750	6100	7200/12700	15600	19000	21200
350 SE	34854				14000	17200	21500
450 SE	39150					18900	23800
350 SL	37918		13900	16800	20400	24000	26700
350 SLC	42968				18600	22400	26600
300 SEL 3,5	(34077)	4700	7300	8900			
300 SEL 6,3	(44397)	5200	8500	11400			
Opel							
Kadett	9095	1850	2650	3250	3800/4600	5400	6300
Kadett L	9745	2000	2900	3500	4100/5100	5850	6700
Kadett Coupé	10200	2000	3000	3600	4250/5250	6000	6900
Kadett Caravan	9830	1450	2500	3050	3650/4750	5400	6400
Ascona 16	(10160)	2700	3400	4000	4950	5800	6650
Ascona Voyage	(11935)	2500	3400	4250	5300	6450	7500
Manta L	(12040)	3000	3800	4700	5750	7050	7750
Manta SR	(13209)	3100	4000	5000	6050	7400	8350
Rekord 1,5/1,7	12690	1550	2050	2700/4350	5700	6900	8200
Rekord Coupé	14680	1700	2300	3100/5050	6550	8100	9600
Rekord Caravan	13315	1100	1650	2250/4350	5650	7000	8450
GT 1900	(13645)	3900	5050	6100	7550	9000	
Commodore	17250	1600	2200	2900/5200	6950	9150	10850

Marke/Baujahr	Neu- preis	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Opel							
Commodore Coupé	17750	1650	2300	3000/ 5150	7000	9250	11100
Commodore GS	18600	1600	2300	2900/ 5400	7900	10600	12450
Commodore GS/E Coupé	21950	1700	2500	3300/ 6400	8750	11900	13750
Admiral L	(23435)	2500	3700	5500	9000	12500	14400
Diplomat V8	33450	2900	4600	7300	11700	16200	19500
Peugeot							
104	8695			3250	4000	4800	5650
204	(9945)	1450	2250	3100	4250	5400	6400
304	11150	1450	2300	3200	4350	5700	7000
404	(10295)	1200	2300	3300	4300	5250	
504 GL	15600	2100	3550	5050	6900	8900	10300
504 Injection/Ti	18235	2100	3650	5200	7100	9600	11150
Porsche							
911 T/911	(32350)	5100	7300	9100	11300/ 15800	19300	21400
911 T/911 Targa	(34510)	5700	8000	10100	12500/ 17200	20800	23000
911 E	(28780)	5600	8000	10200	12800		
911 S	(36130)	6450	8800	11300	14300	20800	23200
Renault							
R 4 L	6995	1100	1750	2400	3250	3800	4400
R 5 TL	8995			3050	4050	4850	5600
R 6 TL	9975	1250	1950	2700	4000	5000	6000
R 12 TL	11450	1300	2150	3200	4400	5750	6900
R 16 L	(11950)	1100	2100	3200	4900	6400	7600
R 16 TS	(13950)	1050	2250	3600	5500	7200	8650
R 17 TL	(14850)			3500	5350	7500	8500
Saab							
99 L	16462	1800	3200	4700	6900	8700	10400
Simca/Chrysler							
1000 LS	6698	800	1400	2000	2700	3450	4100
1100 GLS	9798	1350	2100	3050	4100	5300	6100
1301 Special	(9598)	1350	2150	2950	3800	4850	
Chrysler 160	12398	900	1700	2900	4100	5700	6950
Chrysler 180	13198	1000	1800	2950	4200	6100	7400
Volvo							
142	(14350)	2100	3450	4700	6100	7600	
144	(15100)	2200	3650	5000	6400	8200	
244 DL	18695					10300	11800
164 E	(23650)		3800	6100	9000	12200	
P 1800/1800 E/ES	(26150)	3400	5700	7500	10600		
Volkswagen							
1200	7480	1750	2050	2450	3350	4050	4900
1300	(6650)	1850	2400	2750	3700		
1302/1303	(8770)	2000	2700	2950/ 3300	4050	5050	6000
1500/1302 S/1303 S	(9060)	1550/ 1900	2450	2650/ 3250	4150	5150	6100
Cabrio	12735	2800	3550	4750	6200	7650	8800
Ghia Coupé	(9785)	1550	2400	3200	4250	5400	
Ghia Cabrio	(10780)	1600	2650	3600	4850	6050	
Polo L	8905						6150
Golf L	9870					6400	7300
1600 A	(8185)	1000	1600	2100	2800		
1600 TL	(9030)	1100	1850	2200	3100		
Variant 1600	(8610)	1250	1950	2450	3300		
Variant 1600 L	(9455)	1450	2150	2800	3800		
Passat L	11420				5550	6850	7900
Passat L Variant	12310				5350	6900	8150
411 L/LE/412 LE/ 412 LS	(12210)	900	1500	2100/ 2950	4000/ 4400	5500	
Variant 411 LE/ 412 LE/412 LS	(12695)	1850	2550	3200/ 3800	4900/ 5300	6650	
K 70/K 70 S	(12920)	900	1650	2260	4350	5600	
914/4	(17115)	3500	5100	6400	8050	10100	11300
914/2.0	(18335)			6900	8800	11000	12300



Gesunder Kern in harter Schale. Die NGK-Langzeit-Qualität.

Die NGK-Zündkerze löst ein wichtiges Kernproblem: zur richtigen Zeit mit dem richtigen Warmwert zu arbeiten. Sie hat einen extrem robusten Kupferkern, der sich bei jeder Beanspruchung schnell der Arbeitstemperatur des Motors anpaßt. Die Kernspitze als Zuleitungs-Elektrode besteht aus einer speziellen Nickellegierung, die weit über den Kerzenkopf hinausragt und jederzeit den idealen Abstand zur Masselektrode hat. Den Kerzenkern umgibt ein dicker Isolierkörper aus edelsteinharter Keramik. Er verhindert, daß sich zwischen Kern und äußerem Metallmantel Schmutzbrücken bilden.

Die Summe dieser Konstruktionsmerkmale macht die besondere Langzeitqualität der NGK-Zündkerze aus. Sie wird nie zu heiß und ist nie zu kalt. Das verhindert nicht nur Fehlzündungen, gefährliche Aussetzer, Verschmutzung und Verschleiß, sondern hilft durch optimale Kraftstoffverbrennung, Benzin zu sparen.

Fazit: Die NGK-Zündkerze leistet mehr, bleibt immer sauber, lebt länger. Sie ist durch und durch ein Qualitätsprodukt, das härteste Tests besteht. Nicht ohne Grund werden alle japanischen Automobile – weltweit als besonders zuverlässig bekannt – serienmäßig damit ausgerüstet. Und in Europa aus dem gleichen Grund: Renault- und Saab-Automobile.

Mit NGK-Zündkerzen haben Autofahrer in 140 Ländern der Erde ein Kernproblem weniger. Wann schaffen Sie Ihres aus der Welt?

Ca. 1000 durch eine harte Probeprüfung
nach 1000 km Laufzeit ohne Aussetzer, Verschleiß oder
Verschmutzung.



NGK

SPARK PLUG CO., LTD.
NAGOYA, JAPAN

NGK SPARK PLUG CO., LTD., European Liaison Office, Mintropstr. 6, 4 Düsseldorf 1, West-Germany
Telefon: 3703 98/9, Telex: 8387 819

pentolub**2000**

Motor Oil mit hoher Leistungsreserve. Spart bares Geld.

pentolub 2000. Das Markenöl in Spitzenqualität.

Lieferbar als Ein- oder Mehrbereichsöl.

Auch in der neuen Viskosität: 15 W/50

(superscherstabil, geprüft nach DIN 51 382).

pentolub 2000. Ein Motorenöl zu vernünftigen Preisen.

Erhältlich im Kfz-Zubehör-Handel. In Kaufhäusern und SB-Warenhäusern, C+C- und Verbraucher-Märkten.



Geprüft und freigegeben:

MIL-L-46152

Ford SSM 2-C-9001 AA.

Entsprechend Qualitäts-Normen: API-Klassen bis SE und CC.

pentolub 2000.

Damit Ihr Motor lange lebt.

Deutsche Pentosin,
2 Wedel/Holstein.

pentolub**2000**

Leser über ihre Autos

Chrysler/Simca 1308 GT, Audi 50 LS, Volvo 245 DL, Peugeot 504 Coupé, Innocenti 1001, Mercedes 220.



Chrysler/Simca 1308 GT

Chrysler/Simca 1308 GT

Baujahr 1975

Mitte Dezember 1975 erwarb ich einen Chrysler/Simca 1308 GT, mit dem ich bisher rund 7000 km gefahren bin. In dieser Zeit betrug der Kraftstoffverbrauch bei überwiegender Stadtfahrt knapp 10,5 L/100 km.

Bis heute traten an meinem Wagen folgende Mängel auf: hintere Stoßdämpfer defekt, Tachoanzeige ungenau, beide Scheinwerfer undicht (Reflektor und Streuscheibe innen naß), außerdem klemmte die linke Seitenscheibe. Die Gänge lassen sich nur schwer einlegen, der I. Gang und der Rückwärtsgang manchmal überhaupt nicht oder nur unter erheblichem Kraftaufwand.

Willy Jockisch,
Worms

Audi 50 LS

Baujahr 1975

Seit März 1975 fahre ich einen Audi 50 LS, von dem ich fast nur Gutes berichten kann. Nach einer Fahrleistung von 24 000 km in zehn Monaten habe ich einen Durchschnittsverbrauch von 8,8 Liter Normalbenzin pro 100 km errechnet.

Mein Auto hat mich nie im Stich gelassen. Deshalb fahre ich seit kurzem auch sei-

nen größeren Bruder Audi 80 LS.

Jürgen Koch,
München

Volvo 245 DL

Baujahr 1975

Mein Volvo 245 DL (Erstzulassung Oktober 1975) stand innerhalb der ersten 2000



Volvo 245 DL

km an insgesamt acht Tagen in der Werkstatt. Ein gutes Dutzend Lackschäden und Roststellen waren durch unsachgemäße Montage der Zierleisten entstanden. Durch die Hecktür und die hinteren Scheiben lief Wasser in den Wagen. Der Dachhimmel war stets feucht.

Die Reifen (Goodyear G 800 S) wiesen starke Eindellungen in den Schultern auf. Meine Volvo-Werkstatt benötigte 14 Tage, um die Zuständigkeit in der Reifenfrage zu klären. Goodyear ersetzte schließlich alle fünf Reifen.

Der Motor dieselt trotz mehrfachen Wechsels des Kraftstoff-Fabrikats auch nach

mehrmaligem Einstellen durch eine Volvo-Werkstatt hartnäckig nach. Der Wagen kann daher nur mit Superbenzin- und nicht, wie vom Werk empfohlen, mit Normalkraftstoff gefahren werden.

H. Hübner,
Sandhausen

Peugeot 504 Coupé

Baujahr 1976

Nach ungetrübter Freude mit einem Peugeot 404 und mehreren 504 TL, habe ich mit meinem 504 Coupé mit der V6-Maschine nur Ärger. Von der Auspufferneuerung am Tag der Inbetriebnahme über den hängenden Schwimmer bietet dieses Auto neben ständigem Benzin geruch ein Übermaß an täglichem Ärger. Zusätzlich ist die Vehemenz der Schalt-rucke der GM-Getriebeautomatik im Gegensatz zur butterweich schaltenden ZF-Automatik im 504 eine Zumutung. Der Kickdown kommt, wann er will. Meist will er nicht.

Ein verständiger Peugeot-Ingenieur, der nach vier Mo-



Peugeot 504 Coupé

naten eintraf, versprach Abhilfe durch Einbau einer modifizierten Auspuffanlage und eines anderen Vergasers. Da Saarbrücken bis heute diese Teile nicht geliefert hat, sind jedoch alle Bemühungen meiner wirklich gut arbeitenden Peugeot-Werkstatt erfolglos.

Fritz Vöglein,
Ludwigsburg

Innocenti Mini 1001

Baujahr 1976

Mein Innocenti 1001 ist jetzt vier Monate alt und hat 8500 km zurückgelegt. In dieser Zeit traten folgende Mängel auf: Heizung defekt, Motor-aufhängung lose, Motor der Scheibenwaschanlage defekt, Tank undicht. Ein starkes Rütteln des Lenkrads konnte bis heute nicht beseitigt werden. Außerdem rubbelt die Kupplung beim Anfahren, die Fenster lassen sich nur schwer herunterkurbeln, die Türen schließen selbst nach dreimaligem Einstellen schlecht und die Instrumentenbeleuchtung funktioniert bereits seit Übernahme des Autos nicht.

Ulrich Heine,
Meppen

Mercedes 220 a

Baujahr 1955

Meinen Mercedes 220 a mit Sechszylinder 85 PS-Motor habe ich im März 1975 erworben und im Juni 1975 anstandslos durch den TÜV gebracht. Der Wagen ist



Mercedes 220 a

jetzt etwa 140 000 km gelaufen. Der Motor läuft anstandslos und braucht etwa 1 Liter Öl auf 1500 km. Die Verarbeitung der Karosserie ist hervorragend – Rost ist kaum zu sehen. Der Verbrauch liegt bei etwa 13 Liter Normalbenzin pro 100 km.

Ulrich Kleine,
Lippstadt

International anerkannt. Eine der exklusivsten Cigaretten der Welt.



DM 2,60

Nikotin 1,0 mg
Kondensat 17 mg
Durchschnittswerte
nach DIN 10 240/42

dunhill

London · Paris · New York

One of the most distinguished tobacco houses in the world.

Aktion und Reaktion

Was die Ersatzteil-Story in auto motor und sport bewirkte.

Als auto motor und sport in Heft 14 unter der Überschrift „Was lange währt ist gar nicht gut“ einen Artikel über die Ersatzteilversorgung bei ausländischen Autos veröffentlichte, war sich die Redaktion klar darüber, daß ein derart brisantes Thema Reaktionen bei den Lesern – und bei den betroffenen Firmen – hervorrufen würde.

Die Erwartungen wurden nicht enttäuscht. Es ging eine Flut von Leserbriefen ein – von Leuten, die in der Vergangenheit schlechte Erfahrungen mit Importwagen-Händlern gemacht hatten, aber auch von solchen, denen während vieler Jahre nur Gutes widerfahren war.

Besonders hart traf das Ergebnis den Chef des Autohauses Brixner in Echterdingen, das die für einen Fiat 127 be-



Ersatzteil-Aktion: diese Firmen waren beteiligt.

stellten Ersatzteile erst nach 22 Tagen geliefert hatte. Und das, obwohl Fiat-Händler Brixner ebenso wie der Stuttgarter Citroën-Händler Spahr (22 Tage) so gängige Teile wie Radlager, Außenspiegel und Ventil in vielfacher Ausfertigung am Lager hat.

Der Grund für die zögernde Bearbeitung des auto motor und sport-Auftrags: Ersatzteilversand gegen Nachfrage ist für die Vertreter in der Bundesrepublik gut eingeführter Marken wie Fiat und Citroën die große Ausnahme – die Händler exklusiver Autos sind darauf schon eher eingerichtet, was beispielsweise auch das prompte Eintreffen der Ferrari- und Rolls-Royce-Ersatzteile bewies.

Bei Brixner jedenfalls, so der Chef, machen derartige Aufträge weniger als ein Promille des Umsatzes aus, wes-

Der auto katalog 1977. Jetzt noch aktueller. Noch umfangreicher (224 Seiten). Mit 40 Farbseiten. Mit den Autos aus aller Welt von A bis Z. Mit brandneuen Modellen. Dem Katalog-Auto des Jahres. Dem bewährten Auto des Jahres. Und großem Service-Teil.

Er ist da:

auto katalog 1977

über 1500 Autos aus aller Welt

Aus dem Inhalt:

Katalog-Auto des Jahres:
Neuer Mercedes Typ 123

Das bewährte Auto des Jahres:
Audi 50 LS

Technik im Detail:
Alle wichtigen Daten von
Leistung bis Verbrauch

Weitere Themen:

Für Reise und Beruf:
Anhänge- und Dachlasten

Vorschau:
Neue Modelle, die kommen

Für Spaß und Freizeit:
Jeeps, Mehrzweckfahrzeuge,
Buggies

**Jetzt überall im Buch- und
Zeitschriftenhandel.
Preis: DM 7,50**



halb Kunden nur empfohlen werden kann, Teile nicht zu bestellen, sondern direkt an der Ersatzteil-Theke einzukaufen.

Einen anderen Grund hatte die Verzögerung bei der Deutschen Renault. Sie fragte sicherheitshalber per Brief zurück, um welches Renault 6-Modell es sich exakt handle. Zwar war die angegebene Typenbezeichnung durchaus korrekt (das Sparmodell mit 850 cm³-Motor heißt schlicht R 6), doch kommt es bei der von Renault angebotenen Typenvielfalt, wie der Leiter der Niederlassung Stuttgart Knut Sebastian zu berichten weiß, erfahrungsgemäß häufig vor, daß Kunden die Bezeichnung ihres Autos nicht richtig nennen.

Zudem liefert Renault Ventile stets nur in der Viererpackung und erkundigte sich deshalb, ob der Kunde dies akzep-

tieren wolle. Plus für Renault: Als die geforderten Angaben gemacht waren, trafen die Teile umgehend an ihrem Bestimmungsort ein.

Außergewöhnlich schnell reagierte auch ein Fiat-Händler, der von der Ersatzteil-Aktion gar nicht betroffen war, sondern sie lediglich in auto motor und sport verfolgt hatte. Er begab sich daraufhin sofort in sein eigenes Ersatzteillager, packte Außenspiegel, Ventil und Lager zusammen und schickte der Redaktion mit freundlichen Grüßen ein Päckchen. Die Teile trafen bereits kurz nach Erscheinen des betreffenden Hefts ein.

Alfa-Händler Butterstein aus Tübingen, von auto motor und sport zum schwarzen Schaf der Aktion gekürt, entdeckte seinen Namen gleich noch einmal in seiner Heimatzeitung. Das „Schwäbi-

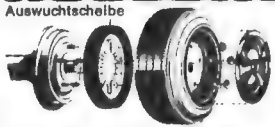
sche Tagblatt“ zitierte die ihn betreffenden Passagen aus auto motor und sport und fügte hinzu: „Keine Reklame für Autoreparatur-Service in Tübingen, wenn's stimmt.“ Es stimmt.

Nicht alles stimmt, was Butterstein in einem Brief an die Frankfurter Alfa-Zentrale schrieb. Er vermutete eine konzentrierte Hetze gegen seine Person, denn, so Butterstein, der Artikel im „Schwäbischen Tagblatt“ könne nur auf die Initiative von auto motor und sport entstanden sein. Beweis: Der Name des Autors sei nicht in auto motor und sport, wohl aber in der Tübinger Lokalpresse aufgetaucht. Genaueres Heft-Studium hätte diesen Glauben schnell entkräften können: Der Name des Verfassers stand über der Ersatzteil-Story – die Tübinger Redakteure haben aus freien Stücken zur Feder gegriffen. GL.

Vollautomatische Radauswucher

ROAD HUGGERS

Auswuchtscheibe



- Mind. 20% weniger Reifenverschleiß
- Unbegrenzte Garantie für 250.000 km oder 3 Jahre
- Selbst in wenigen Minuten einzubauen
- erheb. weniger Bremsenverschleiß
- verringerter einseitiger Abrieb der Reifen
- Auch für schwere Lkw und Anhänger
- Millionenfach in den USA bewährt

Händler bitte Angebot anfordern!!!

★ VOLLAUTOMATISCHE RADAUSWUCHTUNG WÄHREND DER FAHRT

★ NIE WIEDER AUSWUCHTEN

★ VERBESSERTES FAHRVERHALTEN

So genial einfach funktioniert dieses neue Patent: Die Auswuchtscheibe wird einfach zwischen Bremsstrommel und Felge eingebaut. Sobald sich nun das Rad dreht werden Tausende kleine Gewichte in der Scheibe in Bewegung gesetzt. Durch die auftretenden Zentrifugal- u. Kreiselskräfte nehmen diese vielen Gewichte nun vollautomatisch eine Position genau gegenüber der Unwucht ein und wuchten dadurch das Rad ständig 100%ig aus. Sobald sich die Straßenverhältnisse ändern, passen sich die Gewichte dem sofort an. Erfolg: Keinerlei Vibrationen – dadurch erheblich weniger Reifenverschleiß und besseres Fahrverhalten. Zu erhalten für alle Pkw im Fachhandel oder vom Hersteller.

Satz: 2 Stück DM **69,30**

Satz: 4 Stück DM **123,-**

Versand gegen Vorkasse/Schick oder per NN.

Unbedingt Fahrzeugtyp angeben! Selbstverständlich Rückgaberecht innerhalb 8 Tagen.

PACER PRODUCTS Deutschland GmbH

2800 Bremen 66, Am Kirchdeich 6, Pf. 660 427, Tel. 04 21/58 58 49/58 17 25



Dethleffs '77

Luxus ohne Kompromisse!

Die neuen Dethleffs-Caravans sind da – in neuer, schnittiger Form!

Sie heißen

NOMAD – GLOBETROTTER – EXCLUSIV!

Das große Verhältnis von Leistung und Preis. Bei Dethleffs gibt es keine kostspieligen „Extras“ mehr!

Fordern Sie gleich kostenlos Farbkatalog an!

Dethleffs Wohnwagen KG
7972 Isny/Allgäu, Postfach 1180 B



Willkommen in New York... Paris... Rom



– die Chance für junge Gewinner!

Das Heeres-Preisausschreiben '76 ist da! 15 Fragen sind zu beantworten – über Heer, Bundeswehr und Technik.

700 wertvolle Preise winken: 10 x 10 Tage Amerika 10 x 7 Tage Italien 10 x 3 Tage Frankreich, 140 mehrtägige Besuche bei den Fallschirmjägern, Heereslieglern, Gebirgsjägern... Außerdem 530 große Modellbausätze, LPs u.a.

Sonderpreis für Schulklassen: 3 Tage Bonn mit Super-Programm! Achtung – doppelte Gewinnchance: Wer hier mitmacht, nimmt auch an der Auslosung der Einzelpreise teil.

Jetzt gleich den Teilnehmer-Prospekt anfordern! Die ersten 1000 Coupon-Einsender erhalten je eine Single der Big Band der Bundeswehr!

Heeres-Preisausschreiben '76

COUPON bitte in Blockschrift ausfüllen, auf ausreichend frankierte Postkarte kleben und senden an:

Streitkräfteamt, Postfach 89, 5300 Bonn-Duldorf

Anforderungsschluss: **22.10.1976**

Werbeträger: **378/132170/31/08/1/4**

☐ Senden Sie mir einen Vordruck des Heeres-Preisausschreibens '76.

☐ Wir möchten am Klassenwettbewerb mit Schülern teilnehmen.

Name: _____ Vorname: _____

Beruf: _____ Geb. Dat.: _____

Straße: _____

Ört: _____

Schulbildung: ☐ Abitur/Fachhochschulreife ☐ Oberstufe ☐ Realschulabschluss ☐ Hauptschule ☐

Schwarz auf weiß

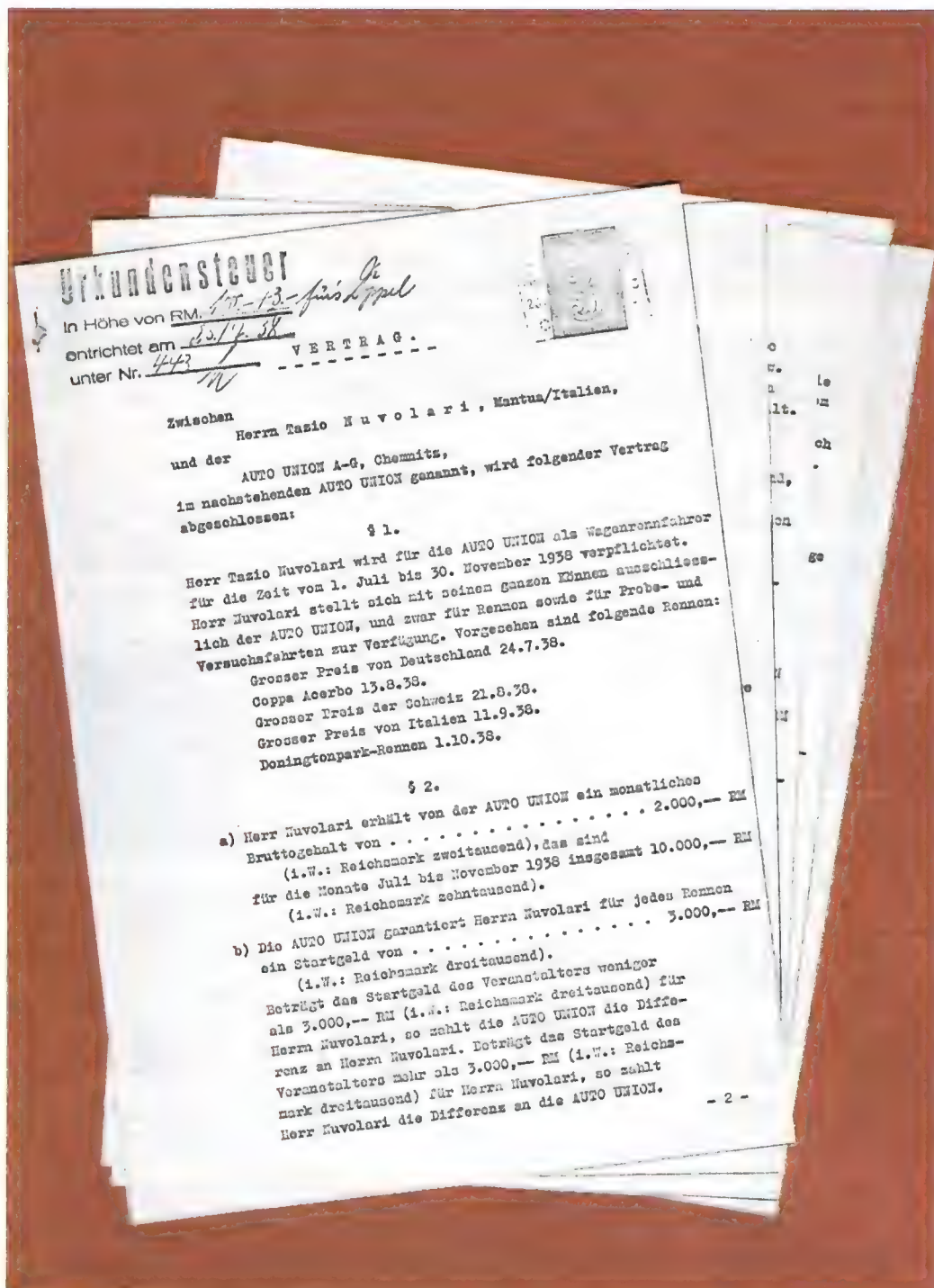
Rennfahrerverträge im Wandel der Zeiten.

Von Karl Mauer

Vertrauen", so lautet eine alte Rennfahrer-Regel, „ist gut, Vertrag ist besser.“ Und so sind mündliche Absprachen im Renngeschäft heute unüblich. Doch selbst in Zeiten, als das Wort unter Männern noch ebensoviel galt wie der Handschlag, brachten seriöse Geschäftspartner ihre vertraglichen Bedingungen bereits zu Papier, wie es beispielsweise die Auto Union und der Italiener Tazio Nuvolari am 19. Juli 1938 taten.

Was der Konzern aus Chemnitz und der Mann aus Mantua für fünf Grand Prix-Rennen abmachten, würde heute etwa 90 Prozent aller Formel 1-Fahrer vor Neid erblassen lassen. Insgesamt, so sah es der Vertrag vor, erhielt Nuvolari für die fünf Rennen eine Garantiesumme von 100 000 Reichsmark, dazu 90 Prozent aller Siegpunkte und Platzpreise so wie der Rundenprämien. Die Erfolgsprämien der Lieferfirmen von Auto Union flossen zu 45 Prozent in die Tasche von Nuvolari, des weiteren behielt sich Auto Union das Recht vor, dem Italiener alle Ehrenpreise gegen eine, wie es im Vertrag heißt, „angemessene Bezahlung“ abzu kaufen. Außerhalb der Rennstrecke konnte es sich Nuvolari darüber hinaus recht wohlgehen lassen: Für sei-

Tazio Nuvolaris Vertrag, den er 1938 mit der Auto Union geschlossen hat.



*Immer mehr Dinge
werden sich immer ähnlicher.
Es ist gut zu wissen,
daß es noch Ausnahmen gibt.*

**Die neuen Lancias*.
Autos für Europas Individualisten.**

*Wenn Lancia ein Coupé baut, ist das mehr
als das hinreißende Styling Pininfarinas.—
Es ist die konsequente Übertragung
sieggewohnter Rennerfahrung in ein Sportcoupé,
das den Ansprüchen ambitionierter Fahrer
nicht nur dem Namen nach gerecht wird.*

*Bei einem der über 350 Lancia-Vertragshändler
in Deutschland können Sie sich
mit den neuen Lancias kritisch auseinandersetzen.
Ausführliches Informationsmaterial erhalten Sie von der
Deutsche Lancia Vertrieb GmbH
Postfach 1763, 7100 Heilbronn*



* Zum Beispiel des
Beta Coupé 1600 ccm, 100 PS,
DM 17 690,- (unverbind-
liche Preisempfehlung) und
2000 ccm, 119 PS,
(mit Leichtmetallfelgen) wie
abgebildet, DM 18 950,-
(unverbindliche
Preisempfehlung).



Es gibt noch Freiheit.



Trimm Gaudi

Trimm Dich. Die schönste Freizeit.

Zu zweit, zu dritt, mit der Familie - Trimmen macht immer Spaß. Das neue, kostenlose, 64seitige Magazin "Trimm Dich '74" ist voll mit heißen Trimm-Tips. Bitte beim Deutschen Sportbund, 6 Frankfurt 71, Postfach 710171, anfordern und -60 Rückporto (in Briefmarken) beifügen.



Direkt ab Fabrik
Heiku
Schonbezüge
und **wohly**
Sitzpelze
daher
so preiswert
Über 1000 Modelle

Maßgeschneidert für jeden Wagentyp

Da stimmt jedes Detail. HEIKU-Schonbezüge aus bestem Material verarbeitet, sitzen fest und faltenfrei wie die Originalpolster, sind leicht zu reinigen, licht-, luft-, wasch- und farbecht. Farbe und Design passen hundertprozentig zu Ihrem Wagen.

Kostenlos per Post erhalten Sie unseren neuen Spezialkatalog mit Original-Stoffmustern u. Preisen. Ansehen kostet nichts.

Name _____
() _____
Ort _____
Straße _____

Wagentyp u. Baujahr angeben.

Spezialfabrik für Autoschonbezüge
HEIKU 4926 Dörentrup 2 Abt. M 9
Telefon 0 52 63 / 20 26

Rennfahrerverträge

nen Dienstwagen, einen Fünfliter-Horch, erhielt der Italiener Benzin und Öl gratis, bei Dienstreisen außerdem 50 Reichsmark Tagespesen.

Knapp 40 Jahre später sehen Rennfahrerverträge bedeutend anders aus. Sie haben sich jenem Wandel angepaßt, dem namentlich der Grand Prix-Sport in dieser Zeit unterworfen war. Heute weisen sie bis auf wenige Ausnahmen jenen Grundtenor auf, den der Kölner Grand Prix-Pilot Rolf Stommelen kurz und prägnant erklärt: „Alle Rechte für das Team, alle Pflichten für den Fahrer.“

Es ist fast schon widersinnig: In Zeiten, in denen der Grand Prix-Sport von finanziellen Transaktionen nie gekannten Ausmaßes lebt, verdingen sich die Fahrer für ein Butterbrot, um das Endziel Formel 1 zu erreichen. Nach marktwirtschaftlichen Prinzipien haben Angebot und Nachfrage den Preis bestimmt. Und der liegt heute in Dumping-Regionen. Deshalb sind Fahrer, denen der Geldbeutel wichtiger ist als das Image, heute besser in anderen Rennsport-Sparten aufgehoben. Beispielsweise in Teams, die die Tourenwagen-Europameisterschaft und die Marken-Weltmeisterschaft bestreiten. Diese Teams, sofern es sich um Werksmannschaften handelt, haben sich noch viel vom Geist der Auto Union-Zeiten bewahrt. Vor allen Dingen aber müssen sie nicht, wie heute alle Formel 1-Teams (außer Ferrari), auf Gewinnbasis arbeiten.

Diesem Balanceakt der Konstrukteure auf dem schmalen Grat zwischen unbedingt notwendigen Investitionen und möglichst großem Gewinn sind die fetten Fahrerpfünde der Vergangenheit zum Opfer gefallen. Außer-

dem schafft das mitunter mysteriöse Verhältnis zwischen Team und Sponsor eine Grauzone, in der die meisten Fahrerverträge angesiedelt sind. Im wesentlichen gibt es im modernen Grand Prix-Sport drei Aus-

freie Auswahl. Es verpflichtet jene Piloten, bei denen sich die beste Relation aus finanzieller Forderung und fahrerischer Leistung ergibt. Nicht selten allerdings äußert der Sponsor mindestens einen Fahrerwunsch,

Grosser Preis der Schweiz für Automobile



CARACCIOLA
Europameister 1935
und 1937



NUVOLARI
gilt als der schnellste Mann der Auto Union-
Rennmannschaft



STUCK
Deutscher Strecken-
meister 1938

Trainings-Bestzeiten

Grand Prix

v. Brauchitsch
Caracciola
Farina
Lang
Nuvolari
Seaman
Stuck

18. August	19. August	20. August
2.50,1	2.43,5	2.42,9
2.47,0	2.43,6	2.42,2
—	2.46,7	2.49,2
2.56,4	2.42,0	2.52,1
2.47,1	2.43,9	2.45,1
2.45,7	2.38,8	2.52,9
2.46,2	2.42,5	2.46,1

Wagen bis 1500 ccm

„B. Bira“
Mays
Pietsch

Villoresi

Rundenrekorde

Grand Prix	Bernd Rosemeyer	Auto Union	2,34,5	169,632 Std km	23. 8. 36
Preis von Bern	A. C. Dobson	ERA	2,58,3	146,985 Std km	22. 8. 37

Grand Prix der Schweiz 1938: Trainingszeiten

Nuvolari und seine Gage

1938 schloß der italienische Rennfahrer Tazio Nuvolari mit der Auto Union einen Kontrakt über fünf Rennen und ließ sich seine Unterschrift mit 20 000 Reichsmark belohnen. Neben seinem Gehalt für fünf Monate, insgesamt 10 000 Mark, standen ihm weitere 15 000 Reichsmark an Startgeld zu, die sich aus 3000 Reichsmark pro Rennen zusammensetzten. 50 000 Reichsmark garantierte ihm Auto Union an Sieg- und Rundenprämien. Nach Ablauf des Vertrags ließ sich Nuvolari nochmals 5000 Reichsmark überweisen. So kassierte er 1938 für fünf Rennen 100 000 Reichsmark.

gangspositionen für einen Fahrervertrag:

● Das Team besitzt einen Sponsor. Dieser Fall ist in der Formel 1 üblich. Das Team hat bei der Suche nach Fahrern sozusagen die

wie zum Beispiel der französische Mineralöl-Konzern elf, der die Vergabe seiner Sponsor-Millionen von der Verpflichtung eines französischen Fahrers abhängig macht.

● Der Fahrer bringt einen Sponsor mit. Diese Masche stricken heute die meisten Grand Prix-Fahrer. Sie kaufen sich in ein Team ein oder, will man zynisch sein, zahlen, damit sie als Profis ihren Beruf ausüben können.

● Das Team ist ein Werks-team, der Idealfall in der Formel 1. Die Gehaltszahlungen sind weder von der Zahlungsmoral eines Sponsors noch von der eines Teams abhängig, dessen Kostenkalkulation am Jahresende, aus welchen Gründen auch immer, nicht mehr aufgeht und das aus diesem Grunde dem Fahrer vielleicht noch Geld schuldig bleibt.

Was auch immer die Ausgangsbasis sein mag, die Bezahlung ist bei allen Teams gleich. Die Fahrer erhalten bei Vertragsabschluß einen sogenannten Reverser, ein Handgeld, das gleichzeitig meist auch die Höhe aller übrigen Bezüge regelt. Letztere ergeben sich aus einer prozentualen Beteiligung an jenen Start- und Preisgeldern, die dem betreffenden Auto zustehen. In der Regel erstreckt sie sich über eine Spanne von zehn bis fünfzig Prozent, wobei sich das sogenannte 50-40-10-System durchgesetzt hat: 50 Prozent der Start- und Preisgelder erhält das Team, 40 Prozent der Fahrer, zehn Prozent die Mechaniker. Der Anteil des Fahrers richtet sich jedoch in jedem Fall nach der Höhe des Handgeldes. Ist dieses hoch, was bedeutet, daß der Fahrer mehr als zehn Prozent des Sponsorvertrages in die eigene Tasche kanalisiert, sind die Anteile an Start- und Preisgeld entsprechend gering.

„Ein Vertrag“, so weiß Stom-melen aus eigener Erfahrung, „ist heute so gut wie das Verhältnis der Vertrags-partner.“ Und das ändert sich mitunter recht plötzlich. Fast die Hälfte aller Grand Prix-Fahrer, unter

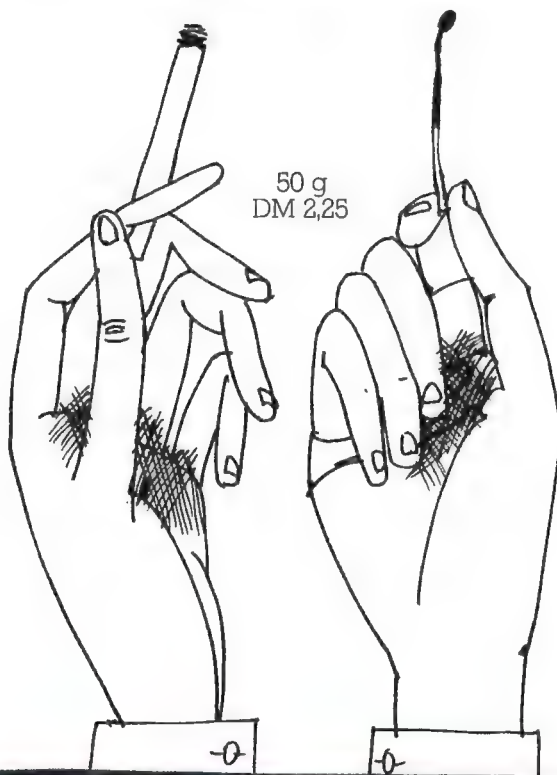
Würzig. Kräftig. Voll.

Würzig im Geschmack. Kräftig im Tabak. Voll im Genuß.

Schwarze Hand von Roth-Händle.

Linke Hand & Rechte Hand & Schwarze Hand.

Dreihändig drehen schmeckt. Echt.



Rennfahrerverträge

ihnen auch Weltmeister Lauda, haben irgendwann schon einmal mit ihrem Schicksal und ihrem Brötchengeber gehadert. Sie hatten entweder lukrativere oder erfolversprechendere Angebote auf der einen, aber einen längerfristigen Vertrag auf der anderen Seite. Und die forderte nicht selten eine Ablösesumme, die ob ihrer Höhe den Fahrer für den neuen Mitbewerber plötzlich gar nicht mehr so interessant machte.

Eine extrem perfide Variante des Bäumchen-wechselnd-Spiels konnte die Fahrervereinigung Ende 1975 erst in letzter Minute abwenden: ein Ablösesummen-System, ähnlich dem in der Fußball-Bundesliga. Die Bosse des Grand Prix-Geschäfts hatten den Code, nach dem das große Geld zwischen den Teams hin und her geschoben werden sollte, schon exakt festgelegt. Pro neues Vertragsjahr sollte ein Team für seinen Piloten vom Mitbewerber 15 000 Pfund (ca. 90 000 Mark) erhalten. Dazu 10 000 Pfund (ca. 60 000 Mark) pro Grand Prix-Sieg, des weiteren 1000 Pfund (ca. 6000 Mark) pro Weltmeisterschaftspunkt.

Hätte beispielsweise ein Spitzenmann wie Weltmeister Lauda zu diesem Zeitpunkt das Team wechseln wollen und noch einmal die Höhe der Transfersumme für die eigene Tasche gefordert, hätte der neue Interessent über 1,5 Millionen Mark auf den Tisch blättern müssen.

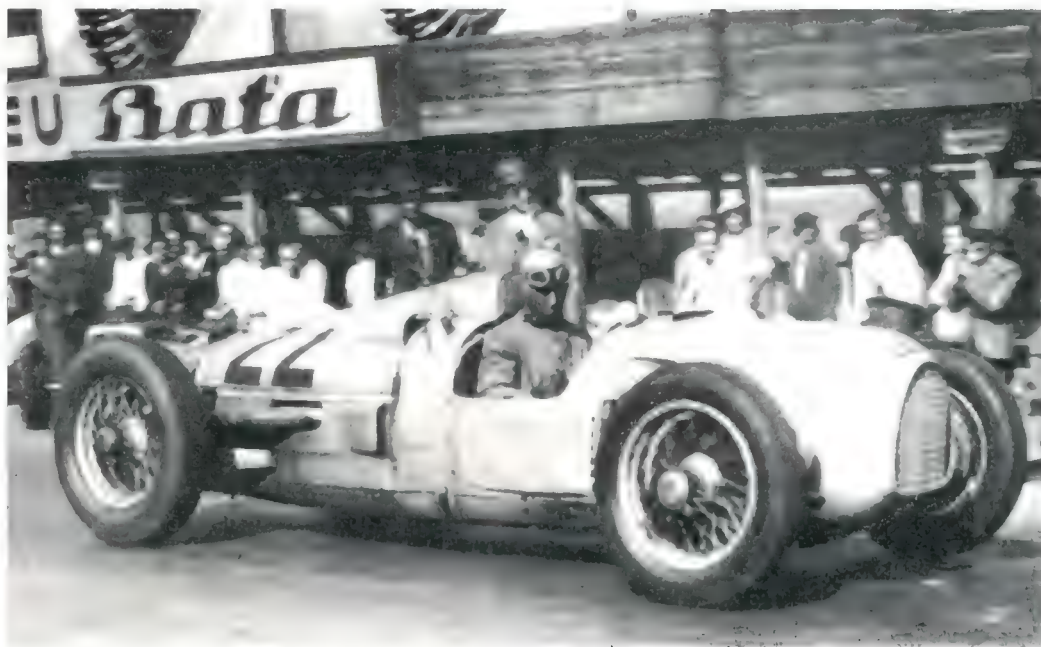
„Bei den mittelmäßigen Teams, die heute eigentlich die Formel 1 ausmachen, sind jene Verträge die besten, die über eine möglichst kurze Laufzeit gehen“, weiß der durch das Fegefeuer englischer Vertragsklauseln geläuterte Rolf Stommelen. „Wenn ein bes-

seres Angebot winkt, kann man gleich aussteigen.“ Ähnliches mag sich auch der Schwede Ronnie Peterson gedacht haben, den derzeit ein Vertrag an March bindet, der von Rennen zu Rennen der Erneuerung bedarf.

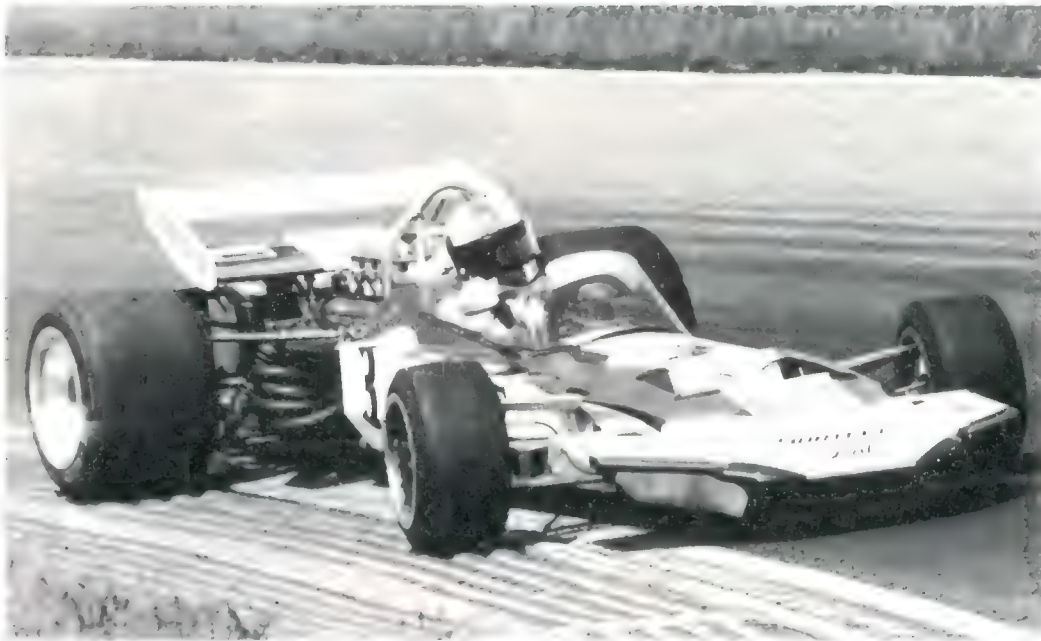
die ersten Fußangeln mit sich bringt. „Ich habe nie eine Unterschrift unter einen Vertrag gesetzt, in dem sich ein Team nach Ablauf des Kontrakts die weitere Option auf mich sichern wollte“, erklärt Rolf Stommelen. Aus

mung und ohne ihn zu fragen unter einen neuen Vertrag zu nehmen.

Rennfahrerverträge sind heute weder so transparent wie früher, noch von Gehalt und Gehaltszusage her so



1934: Tazio Nuvolari auf seinem Auto Union



1971: Rolf Stommelen auf Surtees

Der Grand Prix-Sport, das haben die Vorkommnisse der jüngsten Vergangenheit gezeigt, ist auch heute noch eine Institution englischer Prägung. In englischer Sprache werden daher auch die meisten Fahrerverträge niedergeschrieben, was bereits

gutem Grund. Das Wort Option hat im deutschen Sprachgebrauch in etwa den Sinn von „Vorkaufsrecht“. Im englischen Originaltext dagegen meint es das knallharte Recht des Teams, auf Wunsch den optionierten Fahrer ohne dessen Zustim-

einheitlich. Mit dem Einzug völlig verschiedenartiger Privat-Teams in den Grand Prix-Sport hat sich nicht nur der Geist solcher Verträge geändert, sondern auch die Vertragsverpflichtung de jure und de facto, desgleichen der Zahlungsmodus.

Und so haben Verträge von einst und heute nur noch in den Passagen Ähnlichkeit, die einst dem Herrn Nuvolari unter den Paragraphen 9 bis 14 gewisse Pflichten auferlegten. Beispielsweise, daß er für seine Unfallversicherung selbst aufzukommen habe, daß er sich bei der Auswahl der Rennen und der Wahl der Fahrer voll und ganz der Entscheidung der Auto Union zu beugen habe und daß er deren Anweisung und der des Rennleiters unbedingt Folge leisten werde. Private Korrespondenz mit der Presse, „Auslassungen, Interviews etc.“ bezüglich der Dinge, die die Auto Union betreffen, bedurften der vorherigen Zustimmung der Firma, über alle technischen und kaufmännischen Angelegenheiten des Unternehmens hatte der Italiener Stillschweigen zu wahren, auch nach Beendigung des Vertragsverhältnisses. Dinge, die eine Selbstverständlichkeit sind und die damals wohl nur der Ordnung halber in den Vertrag aufgenommen wurden.

Tazio Nuvolaris Vertrag, das wurde bereits gesagt, würde die meisten modernen Grand Prix-Fahrer vor Neid erblassen lassen. Mit einer Garantiesumme von 100 000 Reichsmark aus fünf Rennen kam der Italiener auf einen Durchschnitts-Verdienst, den selbst nach heutiger Währung nicht viele Formel 1-Fahrer erreichen. Dabei war der Werkspilot kein außergewöhnlich gut verdienender Fahrer. Hans Stuck senior beispielsweise steckte in seinem besten Jahr, in dem er allerdings auch mehr Rennen bestritt als Nuvolari, 400 000 Reichsmark ein. Was aber Fahrer von heute ebenso bedauern werden wie die Reduzierung der vertraglich festgelegten Garantiesummen ist jener Sinneswandel, der sich in den Zeilen des Vertragstextes – und dazwischen – vollzogen hat.



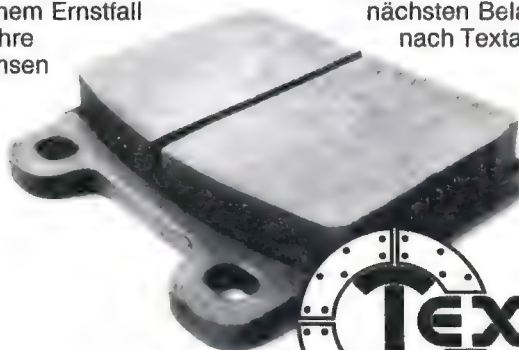
KINDERFREUND

Die lieben Kleinen sind so unberechenbar. Und die „Schrecksekunde“ macht die Situation noch kritischer. Dann rettet nur ein kurzer Bremsweg.

Können Sie sich in solchem Ernstfall auf Ihre Bremsen

verlassen? Auf gute Beläge? Tun Sie, was große europäische Autohersteller und Millionen Autofahrer vor Ihnen taten:

Sichern Sie Ihre Bremsen durch Textar-Beläge. Fragen Sie Ihre Werkstatt beim nächsten Belagwechsel nach Textar.



Textar GmbH
Brems- und Kupplungsbeläge
509 Leverkusen

Tx 73/7

IMSA: Gregg hat noch Titelchancen

Bei der amerikanischen Produktionswagen-Rennserie IMSA hat der einheimische BMW-Pilot Peter Gregg, der für das Münchner Werk an diesem Wettbewerb teilnimmt, noch reelle Titelchancen. Nach dem letzten Lauf in Mid-Ohio, dem zehnten von 13 Rennen, liegt Gregg jetzt nur noch zwölf Punkte hinter dem mit 162 Zählern führenden Chevrolet Monza-Piloten Al Holbert.

Trotz der noch ausstehenden drei Rennen in Road Atlanta, Laguna Seca und Mid-America, die eine Wende zugunsten von Gregg bringen könnten, ist man im BMW-Lager enttäuscht: Immer waren es geringfügige Defekte, die Gregg zurückwarfen und zum ewigen Zweiten stempelten.

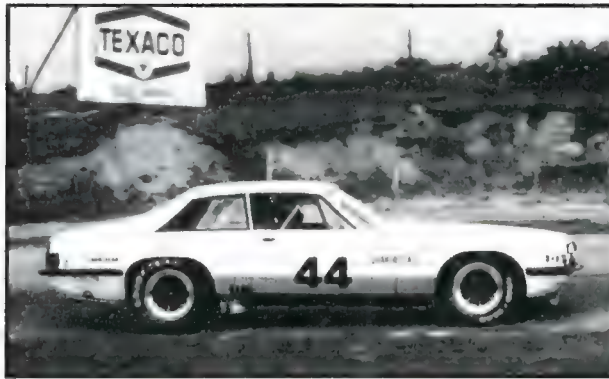
Nürburgring: Interessengemeinschaft gegründet

„Club Nürburgring International“ (CNI) nennt sich eine vor dem Lauda-Unfall gegründete Vereinigung, der eine größere Attraktivität des Nürburgrings am Herzen liegt.

Mit mehr Kleinveranstaltungen als bisher will der neugegründete Club, dessen Präsidium auch die Rennfahrer Rolf Stommelen und Jürgen Barth angehören, ein Loch stopfen, das sich vielleicht im nächsten Jahr auftut, wenn der Große Preis stattfinden sollte.

Mika Arpiainen: Gewinner der Castrol-Trophy

Bereits nach fünf von sieben Wertungsläufen zur Castrol-Trophy stand der Finne Mika Arpiainen als Gewinner die-

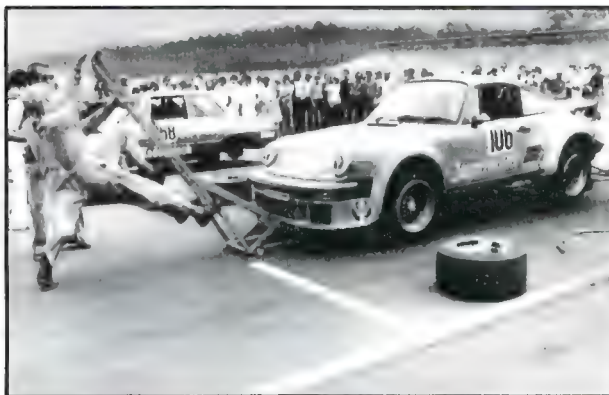


Nichts mit der schon lange geplanten aber immer wieder verschobenen Rückkehr von Jaguar in den Rennsport hat das Jaguar XJ 12-Coupe zu tun, das der Kanadier Bob Tullius bei einem Lauf zur Trans-Am-Rennserie im kanadischen Mosport steuerte. Als Zehnter ins Rennen gegangen belegte Tullius mit seinem Zwölfzylinder am Ende auch den zehnten Rang.

Rennsportmeisterschaft: Heyer fast Meister

Hans Heyer, Pilot eines Zakspeed-Escort und bereits im letzten Jahr Deutscher Rennsportmeister, ist fast am Ziel seiner Wünsche: Zwei Rennen vor Schluß der Deutschen Rennsportmeisterschaft führt er den Wettbewerb mit 125 Punkten an und steht vor seiner zweiten Deutschen Meisterschaft.

Ausschlaggebend dafür war sein Sieg beim achten Lauf zu diesem Championat, dem Preis der Nationen auf dem Hockenheimring. Lediglich sein Markenkollege Klaus Ludwig (95 Punkte) könnte ihm den erneuten



Reifenwechsel auf Zeit: Schnitzer gegen Max-Moritz

Titelgewinn noch streitig machen. Ludwigs Chance ist aber eher theoretisch, denn Heyer fehlen lediglich noch zehn Punkte (oder ein vierter Platz) zum Titelgewinn.

Zur Gaudi der Zuschauer gab es in Hockenheim bei der Rennsportmeisterschaft erstmals etwas, was sonst nur in der Formel 1 üblich ist: einen Wettbewerb im Reifenwechseln. Das Schnitzer-Team gewann mit 24,3 Sekunden klar gegen die Max Moritz-Mechaniker, die 47,7 Sekunden benötigten.

ses Pokal-Championats fest, das mit einem Preisgeld von 10 000 Mark dotiert ist.

So trat denn der Finne beim letzten Lauf in Hockenheim auch gar nicht mehr an, sondern fuhr in England ein Formel 2-Rennen. Dem Wolfsburger Dieter Engel reichte in Hockenheim ein sechster Platz, um in der Meisterschaft den zweiten Rang einzunehmen.

Für die größte Überraschung sorgte der Pechvogel der Saison, Peter Scharmann. Der Österreicher mit deutscher Lizenz, in der Vergangenheit von manchem Defekt geplagt, gewann den Lauf in Hockenheim und wurde in der Endabrechnung Dritter.

Seinen Sieg beim vorletzten Rennen zur Castrol-Trophy in Österreich nahm Peter Scharmann zum Anlaß für ein Gespräch mit Formel 1-Teambesitzer Walter Wolf. Scharmann erhielt zwar keine prompte Zusage, doch Wolf zeigte sich durchaus interessiert und will nun anhand der Scharmann-Erfolge prüfen, ob dieser ihm förderungswürdig erscheint.

1000 Seen-Rallye: Finnen vorn

Neun finnische Fahrer placierten sich beim siebten Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft der Marken, der 1000 Seen-Rallye in Finnland, unter den ersten Zehn.

Nachdem es die Fiat-Tochter Lancia vorzog, im hohen Norden nicht zu starten, sollte zumindest Marku Alen mit einem Fiat-Abarth 131 eine gute Vorstellung geben. Alen gewann schließlich auch vor seinen Landsleuten Pentti Airiccola (Escort) und Hannu Mikkola (Toyota), obwohl der Motor des Fiat-Abarth bereits nach der Hälfte der Distanz nicht mehr die volle Leistung abgab.

Die Weltmeisterschaft führt weiter Lancia mit 62 an vor Opel (42), Datsun (36), Saab (28) sowie Ford und Toyota mit je 27 Punkten.

Hart im Nehmen - weich im Tragen

LAPPY

Der Echte aus Elchleder



Echtes Elchleder hat außergewöhnliche Eigenschaften.
Es ist weich, anschmiegsam und extrem haltbar und strapazierfähig zugleich.
Daher ist der Lappy ein Schuh, der nichts übernimmt.
Lappy-Elchlederschuhe gibt es nur von Madras, Italien.
Mit dem lässigen Chic, der typisch für alle Schuhe von Madras ist.
Erhältlich in führenden Schuhhäusern und -boutiquen.



Mit Madras lässig durch die Welt.



Alte Eisen

Historische Renn- und Sportwagen auf dem Nürburgring.

Der sitzt ja hinterm Steuer wie ein Klammeraffe", meinte eine Zuschauerin, die an einem August-Wochenende zum Rennen für historische Renn- und Sportwagen an den Nürburgring gekommen war, um die rüstigen Alten hochbeinig um die Ecken driften zu sehen.

Die charakteristische Sitzposition der Fahrer in ihren Renn-Altertümern erinnerte Freunde des Motorsports an

vergangene Zeiten, als noch die ganze Kraft des Piloten vonnöten war, um eines der schwergewichtigen Vehikel durch die Kurven zu lenken.

Schweißtreibende Handarbeit war auch am Veteranen-Wochenende auf dem Nürburgring für die teilweise zeitgerecht gekleideten Piloten ratsam, wenn sich die automobilen Altsportler einen Startplatz im sonntäglichen Final-Rennen sichern wollten.

Die rund 15 000 Zuschauer, von der vergleichsweise sterilen Welt des heutigen Rennsports gelangweilt, wurden nicht enttäuscht. Was bei der Veteranen-Kumulation in der Eifel zum Start antrat, verkörperte mitunter ein Stück Motorsportgeschichte oder hatte zumindest antiquarischen Wert: Unter anderem waren drei ERA (English Racing Automobiles), Vorkriegsmonoposti mit Kompressormotoren, sieben kraftstrotzende Maserati der Jahre



Erinnerung an alte Zeiten: Veteranentreffen auf dem Nürburgring

1939 bis 1956 und ebenso viele Alt-Ferrari zu bewundern.

Ein seltenes Ferrari-Exemplar brachte der Holländer A.J.M. van der Lof zum Altentreffen. Die Formel 1-Rarität von 1956, für 12 000 Gulden gekauft und mit Original-Ersatzteilen wieder in jugendfrischen Zustand versetzt, ist ihrem Besitzer freilich viel zu kostbar, um sie durch ständigen Renneinsatz zu zermürben: Der 400 PS-Ferrari, der

einst Alberto Ascari am Steuer sah, kommt nur noch zwei- bis dreimal pro Jahr zum Einsatz. Ansonsten steht das alte Eisen mit 20 weiteren Veteranen im heimischen Haaksbergen.

Weit größere Anstrengungen als einen gelegentlichen Renneinsatz nahm ein anderer Mitstreiter auf sich, dessen Oldtimer aus eigener Kraft an den Nürburgring schnaufte: Emil Zemljak aus Zagreb. Der 80jährige Jugoslawe

trieb seinen BMW 327, Baujahr 1939, rund 30 Stunden lang nonstop von Zagreb Richtung Eifel.

Für den unerschrockenen Greis bedeutete diese Strapaze nichts Besonderes: „Ich bin seit 63 Jahren aktiver Motorsportler und habe diese Strecke bereits sechsmal zurückgelegt.“ Ganz ohne Unterbrechungen verlief die Marathonfahrt der beiden Veteranen freilich nicht: Alle 40 bis 50 km mußte der



Einer der Schnellsten: Lister-Jaguar



Chancenloser Eigenbau: Melkus-Wartburg



Aus eigener Kraft an den Ring: Bugatti 35



Langsamster des Tages: Ford T-Modell



Probleme beim Start: Maserati 450 S



Motorradmotor als Antrieb: Polensky-BMW

Veteranen-Rennen

Chauffeur dem kochenden 55 PS-Motor ein bis zwei Liter kühlendes Naß einverleiben, weil sich das Kühlwasser allzu schnell verflüchtigte.

Dem deutsch-jugoslawischen Gespann blieb nach der Anreise der Vergleich mit Altersgenossen erspart: Im Training gab der betagte Zweilitermotor nach einem Defekt an der Zylinderkopfdichtung endgültig den Geist auf. Für Emil Zemljak bedeutete dies den Verkauf seines geliebten schwarzgrünen Alten und eine Heimreise per Bahn.

Von einer Anreise aus eigener Kraft nach Zemljak-Art sahen aber die mei-

sten Veteranen-Besitzer aus einleuchtenden Gründen ab: Die Beschaffung von Ersatzteilen hat sich seit dem letzten Veteranenrennen auf dem Nürburgring 1975 erheblich verschlechtert. Vor einem Jahr noch knatterten die englischen Three-Wheeler per Achse von ihrer Insel in deutsche Lande — dieses Jahr traten sie den Weg in die Eifel wohlverstaubt in Transportern an.

Marc Nicolosi ließ allerdings, wie im letzten Jahr, keinen Zweifel daran, daß sein blauer Bugatti 35 aus dem Jahr 1924 durchaus noch alltagstauglich ist: Morgens um drei Uhr startete der Franzose in Marseille und war Freitagabend um sieben Uhr, einen Tag vor Trainingsbeginn, an Ort und Stelle des Veteranentreffens.

Der Höhepunkt des Renn-Wochenendes war der Matadorenlauf, den die 20 Schnellsten der 170 gemeldeten Autos bestritten: Messerschmitt Tiger gegen Morgan Three-Wheeler oder Maserati gegen Lister-Jaguar, die schließlich auch den Sieger stellten.

Ein besonders gutes Stück scheiterte allerdings schon an der Qualifikations-Hürde: ein Ford T-Modell in Rennversion mit 20 PS-Motor. Dieses Vehikel aus der automobilen Gründerzeit benötigte für die knapp zwei Kilometer lange Start- und Zielschleife des Nürburgrings über dreieinhalb Minuten. Beim Schnellsten des Tages, einem 280 PS-Lister-Jaguar, blieb die Stoppuhr dagegen bei 1:03 Minuten stehen.

Harald Kaiser



Three-Wheeler gegen Messerschmitt Tiger



Klasse für sich: BMW 328-Rennen



Ferrari Formel 1 aus Holland ...



... und sein Besitzer van der Lof

Die große Freizeit- Familien- Insel



Ein kentersicherer Katamaran, den jeder segeln kann. Überall zugelassen, leicht zerlegbar und autodach-transportabel. – Fordern Sie unseren Prospekt an!

Star ★ Cat

Graf Hagenburg GmbH, 8192 Geretsried 2, Postfach 707, Tel. 08171/31625

Der ANSA-SOUND RICHTIG FÜR IHR FAHRZEUG!



ANSA-SPORTAUSPUFFANLAGEN mit ABE für Fiat X 1/9
und viele andere Fahrzeuge. Besuchen Sie uns bitte auf der Automechanika, Halle 8, Stand 81 406.
Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Reilingen
Sauerbruchstr. 3+6, Tel. 0 62 05/67 67, Telex 04 65 980



3 Milliarden frisst der Rost

Dafür könnten 250.000 Autos gekauft werden.
DINOL schützt vor Rost. Verhindert ihn. Stoppt ihn.
Durch Hohlraumversiegelung und Unterbodenschutz in den DINOL-Fachbetrieben.
Kommen Sie vor dem Winter, denn danach könnte der TÜV das „letzte Wort“ sprechen.

DINOL gegen Rost.
Der besondere Stoff,
der jedes Auto schützt.
Und den es nicht an
jeder Ecke gibt.



Coupon AM

Wo ist Ihre nächste DINOL-Station? Kleben Sie diesen Coupon auf eine Postkarte (Absender nicht vergessen), und Sie erfahren, wo und wie Ihr Wagen dauerhaft rostfrei wird. Durch DINOL-Qualitäts-Rostschutz.
DINOL GmbH
Industriest. 25, 2000 Wedel (Holst.)

Ein bedeutender Beitrag zur Verkehrssicherheit!



stärker gewölbt Mitte: leicht gewölbt = natürl. unverzerrtes Bild stärker gewölbt

PANAMIRROR - die Rückspiegel-Sensation aus England: Rundumsicht von Seitenfenster zu Seitenfenster – ohne toten Winkel. Blickfeld fast 180°. Splitterfreie, nicht anlaufende Spiegelfläche. Keine Montage – einfach auf vorhandenen Innenspiegel stecken – fertig! Sitzt vibrationsfrei! Glasklar oder blendfrei-getönt. Sie werden begeistert sein! DM-Test: „empfehlenswert“.

Erhältlich im Fachhandel oder direkt von NÖLDEKE
DM 24,50 per NN (selbstverständlich Rückgaberecht)

NÖLDEKE G.m.b.H.
7750 Konstanz, Theodor-Heuss-Str. 36, Postfach 5130

Alles über Sportschlauchboote der Klasse ZEPHYR. Gratis.

Kostenlos halten wir den großen farbigen Zephyr-Katalog für Sie bereit. Lassen Sie ihn kommen. Anzeige einfach ausschneiden und einsenden.



zephyr

Deutsche Schlauchbootfabrik Hans Scheibert
D-3457 Eschershausen · Postfach A 5 · ☎ 05534-551



Continental



24 Monate Garantie

(oder: das reine Gewissen)

Fast 20 Jahre baut ERIBA hochwertige Caravans. Sicherheit und Qualität sind unsere Forderungen seit jeher an die

ERIBA-Technik. Wie ernsthaft wir das meinen, beweist unsere 2-Jahres-Garantie auf sämtliche ERIBA-Caravans. Wir können uns dies leisten. Denn noch heute fahren viele über 15 Jahre alte Caravans auf den Straßen der ganzen Welt. Qualität macht sich bezahlt.

Kaufen Sie sich diese Qualität, verpackt in den schönsten Wohnwagen unseres Programms 76.

auf alle ERIBA Caravans

Eine Klasse für sich

ERIBA-Finanz erleichtert Ihnen den Weg zum Caravanbesitzer. Informieren Sie sich!

Gutschein C

Ich möchte mehr über Ihr Programm erfahren. Senden Sie mir Ihren großen Freizeitkatalog '76 □ und die Zeitschrift „Caravan-Kurier“ □ Selbstverständlich gratis.

Gutschein ausschneiden und ab die Post an ERIBA. Absender nicht vergessen!

Die Unternehmensgruppe
ERIBA-HYMER-JOMI



60 Stationen in der BRD

ERIBA-Fahrzeugbau, 7967 Bad Waldsee, Postf. 29C Tel. 075 24/50 93

„Wir nehmen kaum Einfluß“

Interview mit Jägermeister-Chef Günter Mast über sein Motorsport-Engagement.

?: Herr Mast, Sie werben im Motorsport für die Produkte Ihres Hauses und gewähren Rennteams finanzielle Unterstützung. In welchem Umfang?

Mast: Wir haben in den Jahren 1960/61 mit der Werbung im Sport angefangen. Damals reichten noch Beträge in der Größenordnung von 400 000 bis 500 000 Mark. 1970 hatten wir für den Sport bereits einen Werbe-Etat von rund einer Million Mark, und augenblicklich liegen wir bei fünf bis sechs Millionen Mark im Jahr. Diese Zahlen muß man aber in Relation zu unserem gesamten Werbe-Budget sehen, das 1975 bei 26 Millionen Mark lag. Rund 500 000 Mark davon stecken wir in den Motorsport, wovon wiederum etwa 300 000 Mark auf die Teams der ersten Garnitur entfallen.

?: Ihre Sponsortätigkeit im Motorsport ist recht vielseitig. In die höchste Etage des Motorsports, in die Formel 1, sind Sie aber bislang noch nicht vorgedrungen. Warum nicht?

Mast: Die Formel 1 ist für uns deshalb uninteressant, weil sich bis auf den Großen Preis von Deutschland alle anderen Läufe zur Fahrerweltmeisterschaft im näheren oder fernen Ausland abspielen. Und dort gibt es eben für das Produkt Jägermeister entweder keinen oder nur einen sehr kleinen Markt. Das Geld, das wir dort investieren würden, wäre nach unserer Auffassung, kaufmännisch also, nicht gut angelegt.

?: Sie trennen also klar zwischen lukrativen und nicht lukrativen Märkten. Wie verhält es sich dann aber mit der Formel 2-Europameisterschaft, bei der Sie ja Hans-Joachim Stuck unterstützen, sofern er fährt?

Mast: Da sieht es etwas anders aus. Wie der Name schon sagt, ist es eine Europameisterschaft, und von daher ist sie für uns werblich wesentlich interessanter als die weltweite Formel 1.

?: Sie halten diese Meisterschaft für werblich interessant. Wirkt sich Ihre Werbe-Aktivität im Motorsport meßbar positiv auf den Umsatz aus?



„Die Formel 1 ist für uns relativ uninteressant“: Jägermeister-Chef Mast

Mast: Nein. Bei einer Werbung, die so komplex angelegt ist wie unsere, ist ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Umsatzerfolg und Werbung nicht meßbar. Sicher ist aber dagegen, daß der Name Jägermeister dadurch einen großen Bekanntheitsgrad erreicht hat.

?: Sie sind mit der Werbung in viele Sportarten eingestiegen. Warum auch in den Motorsport?

Mast: Der Sport spielt sich in der Freizeit des Menschen ab, und wir sind der Meinung, daß der Mensch während dieser Zeit für Äußerungen der Industrie sehr aufnahmefähig ist. In den Motorsport sind wir eingestiegen, weil er hinter König Fußball an zweiter Stelle des Publikumsinteresses liegt.

?: Kommen wir zurück zur Formel 1. Käme für Jägermeister dann ein Formel 1-Engagement in Frage, wenn eine deutsche Automobilfirma wieder in die Formel 1 einsteigen würde?

Mast: Das könnte ich mir vorstellen, weil eine Neuentwicklung unter anderen Gesichtspunkten zu betrachten ist als eine eingefahrene Sache. Wenn beispielsweise BMW einen Formel 1-Monoposto bauen würde, wäre eine finanzielle Unterstützung dieses Projekts durch uns denkbar. Denn das würde für uns eine enorme Resonanz in Presse und Fernsehen bedeuten. Man müßte darüber diskutieren, welche Chancen solch ein neues Auto hat. Auch die Namensgebung spielt dann eine wesentliche Rolle für uns. ▽

Bootsantriebe nach Maß volvosicher

Den universellen Bootsantrieb von der Stange gibt's nicht. Dazu sind Bootskonstruktionen zu individuell.

Dennoch hat Volvo Penta für jedes Boot den

Antrieb nach Maß. Vom Dingi bis zur Hochseeyacht. Sie können unter vier Systemen, einer Vielzahl von Motortypen wählen.

Der Maßantrieb für Ihr Boot ist dabei.

VOLVO PENTA

Außenborder
2 Takt und 4 Takt
von 3,5-70 PS



Saildrive
(Segelbootantrieb)
Benziner
und Diesel
von 7,5-23 PS



Aquamatic
(Z-Triebe)
Benziner und Diesel
von 75-270 PS



Innenborder
Konvent. Antrieb
Benziner und Diesel
von 7,5-580 PS
(5,5-427 KW)



Gutschein für ausführliches Informationsmaterial
Anschrift und Bootstyp nicht vergessen.

Senden an **VOLVO PENTA** Abt. Sp9
Redderkoppel 5 · 2300 Kiel

Augen auf beim Gebrauchtwagenkauf!
Der notwendige Ratgeber für den Käufer und Verkäufer mit einer Fülle von nützlichen Hinweisen von Klaus Freund, „Gebrauchtwagen, Tips - Checkliste - Daten - Kosten“, durchleuchtet den Gebrauchtwagenmarkt - zeigt Tücken und Klippen - verhilft zu reellem Kauf und günstigem Verkauf! 240 Seiten, 40 Abb., Leinen, DM 22,-. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Dies alles fuhr auf unseren Straßen
von Dr. Paul Simsa. Was alles sich in den Nachkriegsjahren auf Deutschlands Straßen bewegte, hier wurde es liebevoll gesammelt und aufgezeichnet. Alles an Kuriositäten, vom klassischen Sportwagen bis zu skurrilen Dreirad-Prototypen ausnahmslos Besonderheiten in Technik und Form, wurden vom Verfasser fotografiert und mit Texten versehen. 152 Seiten, 312 Abbildungen, Leinen, DM 26,-. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch sofort per Post direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Motorräder Deutschland, Österreich und der Tschechoslowakei von Erwin Tragatsch. Das konkurrenzlose, hochinteressante Nachschlagewerk für den Fachmann und jeden interessierten Laien: Rund 1000 Motorrad-Typen mit allen Einzelheiten und technischen Details, 583 davon im Bild - ein einmaliges Stück Motorrad-Geschichte! 506 Seiten, 583 Abbildungen, Leinen, DM 48,-. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch sofort per Post direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

ABARTH
Hochleistungs-Auspuffanlagen

PANAMIRROR
Rundumsicht von
Seitenfenster zu Seitenfenster
ohne toten Winkel

Hochleistungs-Zündkerzen
NGK

SPRINT Luftfilter
WEBER Vergaser

ABARTH-Hochleistungsauspuffanlagen für bessere Beschleunigung. Das bedeutet Sicherheitsreserve beim Überholen. Lange Lebensdauer, sportlich-elegante Chrom-Doppellendrohre. Für über 100 PKW's TÜV-zugelassen (Allg. Betriebserlaubnis).

PANAMIRROR-Sicherheits-Rückspiegel - die Sensation aus England! Rundumsicht von Seitenfenster zu Seitenfenster - ohne toten Winkel. Kristallines, unverzerrtes Bild im Mittelteil. Optimale Sicherheit, da völlig aus spitterfreiem Kunststoff. Panamirror zeigt Links- und Rechtsüberholer auf einen Blick! Einfach auf Innenpiegel stecken.

NGK-Zündkerzen für höchste Leistung, mit extrem hohem Wärmebereich dank Kupfer-Nickel-Elektrode. Kein Verölen, kein Überhitzen.

SPRINT-Luftfilter bringt Mehrleistung, da Luftwiderstand reduziert. Superleicht, Filtereinsatz auswaschbar und immer wieder zu verwenden.

WEBER-Vergaser, elastisches Fahren, lochfreies Beschleunigen, wirtschaftlich im Verbrauch. Für Spitzenleistungen. Nicht mehr aus dem Motorsport wegzudenken.

Prospekte kostenlos - bitte PKW-Type angeben.

NÖLDEKE GM BH
775 Konstanz, Theodor-Heuss-Str. 36, Postfach 5130

Holts Regenfrei

NEU:
Das Schutzmittel für klare Scheiben bei Regen. Ab 60 km/h weht der Fahrtwind Tropfen samt Schmutz weg. Holts Regenfrei für mehr Sicherheit auf Autobahn und Landstraße. Wirkksam und preiswert. **VON HOLTS.**
415 KREFELD, POSTFACH

für Windschutzscheiben und alle anderen Glasflächen

15. INTERNATIONALER

caravan salon 76

ESSEN 25. SEPT.-3. OKT.

Mast-Interview

?: Im Rallye-Sport engagiert sich Jägermeister ebenso wenig wie in der Formel 1. Porsche wollte in diesem Jahr die East African Safari mit einer Finanzspritze von Ihnen fahren. Warum haben Sie abgelehnt?

Mast: Aus ähnlichen Gründen wie bei der Formel 1. Nach dem Start einer Rallye sieht man die Autos für eine ganze Weile nicht mehr. Irgendwo tauchen sie dann verbeult und meist total zerschunden wieder auf. Länderte Werbeflächen passen aber nicht in unser Werbekonzept. Hinzu kommt noch, daß Rallyes meist auch nachts gefahren werden, und davon haben wir überhaupt nichts. Vom Standpunkt des Kaufmanns also, der ja sein Geld gewinnbringend anlegen will, wäre eine solche Investition sinnlos.

?: Ihre Finanzhilfe im Motorsport erstreckt sich hauptsächlich auf Rennfahrer der vorderen Garnitur. Was tun Sie für den Nachwuchs? Sind Sie überhaupt daran interessiert, in dieser Richtung etwas zu unternehmen?

Mast: Als kaufmännisches Unternehmen kann es nicht unsere Aufgabe sein, den Nachwuchs im Motorsport zu fördern. Das ist Aufgabe eines Mäzens, wir verstehen uns aber nicht als Mäzen des Motorsports. Dennoch tun wir etwas für den Nachwuchs: Wir unterstützen zwei Fahrer der Formel 3, die ja durchaus als Aufsteigerformel bezeichnet werden kann.

?: Hängt Ihre fehlende Bereitschaft, den motorsportlichen Nachwuchs zu fördern, nicht auch damit zusammen, daß Jägermeister in diesem Metier branchenfremd ist?

Mast: Richtig. Eine Automobilfirma oder ein Unternehmen, das unmittelbar mit seinem Produkt am Automobilsport teilnimmt, denkt sicher anders darüber als wir. Aber wir sind ja vollkommen branchenfremd. Deshalb kann der Motorsport, wie der Sport überhaupt, für uns nur ein Medium sein, unsere Produkte bekannt zu machen. Dabei können wir freilich nicht sagen: fahrt Rennen und trinkt Jägermeister.

?: Grundlage der Finanzhilfe von Seiten der Industrie für ein Rennteam ist ein Vertrag. Wie sieht solch eine Vereinbarung aus und wie groß ist Ihre Einflußnahme auf ein Team?

Mast: Die Möglichkeiten sind da verschieden. Mit Graham Hill beispielsweise hatten wir 1972 einen persönlichen Vertrag abgeschlossen. Das heißt, er bekam von uns das Geld, mit dem er dann an den Rennen teilnehmen konnte, die er fahren wollte. Allerdings haben wir auch andere Verträge. So haben wir beispielsweise mit Firmen, die die Fahrzeuge stellen, Vereinbarungen getroffen, daß nur dann das Geld fließt, wenn ein bestimmter Fahrer, an dem wir ein besonderes Interesse haben, verpflichtet wird.



Geld von Jägermeister: Turbo-Porsche

Günter Mast . . .

studierte nach dem Abitur Volkswirtschaft in Hamburg und schloß das Studium 1949 als Diplom-Volkswirt ab. Nach Wehrdienst und Entlassung aus russischer Gefangenschaft trat Günter Mast, heute 50 Jahre alt, eine zweijährige Ausbildung als Verwaltungs-Volontär im Verlag der Braunschweiger Zeitung an. 1952 wechselte er als Generalbevollmächtigter in die von seinem Urgroßvater Wilhelm Mast gegründete Firma Jägermeister Spirituosenfabrik und ist seit 1970 deren Geschäftsführer.

. . . und die Firma Jägermeister

Die in Wolfenbüttel ansässige Likörfabrik stellt zwei Liköre unter den Markennamen „Jägermeister“ und „Schlehenfeuer“ her. 1975 setzte das Unternehmen, das 500 Mitarbeiter beschäftigt und gegenwärtig jährlich 500 000 Mark in den Motorsport steckt, 284 Millionen Mark um.

?: Sie meinen einen Fahrer, von dem Sie sich viel versprechen?

Mast: Ja. Das sind dann meist Spitzenfahrer, denn mit kaum bekannten Piloten können wir aus verständlichen Gründen nicht zusammenarbeiten.

?: Wenn Sie viel Geld in ein Team stecken, wollen Sie natürlich auch einen Gegenwert dafür sehen. Wie sieht unter diesem Aspekt Ihre Einflußnahme auf ein Team aus?

Mast: Im allgemeinen ist unser Einfluß gering, denn selbst wenn wir uns ein großes Mitspracherecht einräumen lassen würden, heißt das ja noch längst nicht, daß sich dann mehr Erfolge einstellen. Was wir allenfalls noch machen, ist, vor einer Saison Zahl und Art der Rennen festlegen, die ein Team oder Pilot fahren will, denn davon hängt auch die Höhe der Unterstützung ab. Es gibt allerdings auch Rennen, bei denen wir eine Teilnahme der von uns unterstützten Fahrer oder Teams zur Pflicht machen, weil die Veranstaltung für uns von der Verkaufsseite her uninteressant ist.

?: Herr Mast, Helmut Kelleners, bei dem von Ihnen gesponsorten Max Moritz-Team unter Vertrag, hat in einem der letzten Rennen seinen Porsche turbo stark demoliert. Sind Sie im Rahmen Ihres Sponsor-Vertrages an den Kosten des Wiederaufbaus beteiligt?

Mast: Nein. In diesem Fall ging das Risiko voll zu Lasten von Max Moritz.

?: Verhält es sich bei einem der Formel 3-Fahrer, die Sie mit Geld unterstützen, anders?

Mast: Wenn ein solcher Mann verunglückt oder eine Reparatur von Tausenden von Mark hat, arrangieren wir uns mit ihm. Denn wenn wir uns an den Kosten nicht beteiligen würden, könnte dieser Mann ja wahrscheinlich keine Rennen mehr fahren.

?: Der Motorsport ist für Sie als Kaufmann Mittel zum Zweck. Interessieren Sie sich darüber hinaus auch dafür oder sind es nur geschäftliche Interessen, die Sie mit dem Motorsport verbinden?

Mast: Natürlich schaue ich mir schon mal ein Rennen an, im Fernsehen. Aber als rennsportbegeistert möchte ich mich nicht bezeichnen.

Weitere Sportberichte ab Seite 202



Staatl. Mineralbrunnen

...eine Flasche täglich

STAATSL. FACHINGEN - Ihrer Gesundheit zuliebe.

Als Hastrinkkur von heilwirkendem Einfluss bei: • Magen- und Darmkrankungen, übermäßiger Säure (Sodbrennen) • Stoffwechselkrankheiten (Zucker, Behandlung unterstützend, Fettsucht) • Krankheiten der harnableitenden Wege und der Nierenfunktion. • Von günstigem Einfluss auf den Kalorienhaushalt. Zur Vorbeugung und in der Rekonvaleszenz.

Dank seiner Reinheit und seines ausgewogenen Gehältes an besonders heute so notwendigen natürlichen Mineralien ein wohlschmeckendes, tägliches Erfrischungsgetränk. Auskünfte u. Informationsmaterial gerne unverbindlich.

S. E. Zentralverw. 62 Wiesbaden 16, Wiesbadener Str. 77, Tel. (061 21) 4 26 91 u. 4 26 95

Das Riesen-Zubehör-Programm.

Jetzt neuer Katalog.

Alles für den Wohnwagen und für's Camping: Bauteile, Ersatzteile, Zubehör. Im neuen WVG Zubehör-Katalog steht alles drin. In Ruhe aussuchen und per Postkarte bestellen - natürlich zum günstigen Preis. Bitte fordern Sie den kostenlosen Katalog an. Am besten sofort.

WVG 4330 Mülheim a.d.Ruhr
Köln Str. 234 (B1), Tel. (0208) 48 50 81

Die Bierquelle zuhause

Ullmann Bierzapf-kühlbars

halten 5-50 l. Flaschen wochenlang kühl-süßig. *15 schöne Modelle Holz-, Kupfer-, Dekors. Vollintegrierte Zapf- und Kühlanlage, thermosol. Kühlg. Für Heim- u. Gewerbe (Wohnz., Kellerbar, Club, Kegel).
Ullmann KG Abt. 273
4 Düsseldorf 1 - Postfach 7629 - Telefon 0211-363738

Gefahrentraining fürs Überleben wird hier anschaulich vermittelt. Da kein Autofahrer weiß, wann der Unfall auf ihn zukommt, hat Egon Graf von Fürstenberg dieses Buch geschrieben: **Unfall-Abwehr am Lenkrad**. Es zeigt die oft einfachen Mittel, die Gefahr abzuwenden. Oder - wenn sie nicht mehr vermeidbar ist - wie man mit ihr umgeht. „Unfall-Abwehr am Lenkrad“ - das ist aktive Sicherheit im Straßenverkehr! Aus den Fehlern anderer lernen - hier ist es möglich! 152 Seiten, 37 Abb., Leinen, DM 18,-. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Nutzen Sie die Erfahrung anderer! Es bleibt Ihnen unbenommen, sich Ihre eigene Technik sportlichen Fahrens zu erlernen - ein paar Dreher und Beulen gehören dann zur Ausbildung. Für den aber, der seine Sache konsequent betreibt, gibt Altmeister Piero Taruffi seine Tips in dem Buch „**Stil und Technik des Rennfahrens**“ und macht ihn anderen überlegen. Seine Handreichungen wirken sich auch im Alltagsverkehr beruhigend aus. 128 Seiten, 67 Fotos, zahlreiche Abb., Leinen, DM 24,-. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Thyristor-Zündung DISSY *Jetzt auch kontaktlose Steuerg.*

über 30.000 Volt

- Kein Verlöten der Kerzen
- Sicheres Starten
- Wartungsfreie Zündung
- Spritziges, rasantes Fahren
- Weniger Benzolverbrauch

Die Vorteile d. DISSY-Zündg. sind Ihr Geld wert. Ford. Sie Prosp. an.

Autoelektronik H. DANNER & CO., Platanenallee 11, 2 Hamburg 54, Tel. 040/56 55 25

Auto-Schonbezüge



Lammfell-Bezüge
ab Fabrik - sehr preisgünstig.
Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name _____

Straße _____

Ort _____ A 21

ERICH HUND
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
325 HAMELN

Telefon 051 51 / 78 25
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Das 77er Modell:

276 Seiten Umfang, davon über 60 Seiten Farbe.

Inhalt:

Alle Motorräder der Welt. Mit Preisen und technischen Daten. Dazu eine Übersicht über das gesamte Angebot an Mofas, Mopeds, Mokicks und Leichtrollern auf dem deutschen Markt. Außerdem die interessantesten Rennmaschinen, die das Bild der Grand Prix-Straßenrennen der Saison '76 bestimmten.

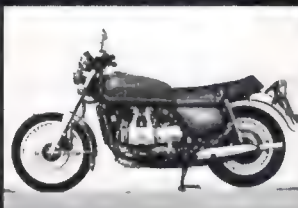
MOTORRAD Katalog '77
DM 6,-

Jetzt überall im Buch- und Zeitschriftenhandel.



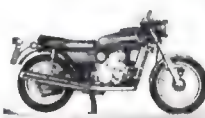
MOTORRAD Katalog 1977

Über 60 Seiten in Farbe



Alle neuen Modelle

**Serien-+ Rennmaschinen
Mofas
+ Mopeds**



DM 6,-

Verschiedenes

Wir haben . . .

das Autosportprogramm, das uns zu einem der führenden Zubehörspezialisten gemacht hat. Wir liefern:

BORDINSTRUMENTE
Drehzahlmesser, Ampere, Uldruck, Öltemp., Wassertemp., Vacutest, Schließwinkelmesser, Voltmeter etc. etc.

ÖLKOHLER-ANLAGEN
für alle gängigen Fahrzeuge, auch Sonderanfertigungen

SPURVERBREITERUNGEN
für 4-Loch- und 5-Loch-Felgen, alle Fahrzeuge

RENN- und SPORTFILTER
für Solex, Weber, SU und Autolite

RALLYEJACKEN
Steppform, zweifarbig mit Ärmelstreifen

LEDERLENKRÄDER

SPORTFELGEN
für alle Zwecke, größte Auswahl

ELEKTRISCHE KOHLERVENTILATOREN
leistungsstärker (wie Escort RS)

TUNNELABLAGEN und RADIOKONSOLEN

über 150 verschiedene Ausführungen
Kartenbretter, Leselampen, Stereolautsprecher, Achsabweckung BMW/OPEL usw. usw.

Großer 1976er Spezialkatalog mit 50 Seiten Rallyeprogramm gegen 1,50 DM Schutzgebühr in Briefmarken. Sofort anfordern bei:

RACIMEX
AM STADTBRAND 1/3
2000 HAMBURG 70
Tel. (04 11) 6 93 45 24

★AUTO-ZUBEHÖR★

Spezial-Katalog 1976/77

Neu! Aktuell! Heute noch anfordern!

Hochinteressant für jeden Autobesitzer

AUTO-AUSSTATTUNG
3046 GARCHING E

Achtung Autokäufer

Nutzen Sie die Vorteile des Holland-Reimports. Fabrikneue Opel- und Ford-Fahrzeuge zum günstigen EWG Re-Importpreis, alle Ausführungen und Extras lieferbar.

Kfz-Dietz, 43 Essen,
Breslauer Str., an der B 1-Brücke
Tel. 02 01/70 12 22



Reifenbuchstaben
aus Gummi, ganz neue Möglichkeiten. Katalog R 3 geg. DM 1,- in Briefmarken.

Händler Angebot anfordern!

Ing. W. Höflig
Thomas-Mann-Straße 53
4050 Mönchengladbach 1
Tel. 0 21 61/53 12 14



ohne Hotelkosten reisen.
Wohn- u. Schlaf-Einrichtung VW

Dachbühnen • Gardinen • Radhalter am Bug • Seitenfenster f. Kastenwagen • Innenverkleidung • Vorzeile

76er PROSPEKTE GRATIS
3 HANNOVER - IKARUSALLEE 10

DAS GRÖSSTE FILMANGEBOT DER WELT

Über 15.000 Super-8 Spielfilme u. Dias aller Interessengebiete

Preislisten + Prospekte kostenlos!

Wir erfüllen ALLE Filmwünsche zu absoluten Niedrigstpreisen

300seitige Farbkataloge gegen DM 10,- (Schein) Schutzgebühr
Jedem 20. Katalogbesteller schenken wir zusätzlich einen Int. S-8 Color-Spielfilm im Werte von DM 69,-
VERSA GmbH, Abt. AM 8, Sonnenberger Str. 22, 6200 Wiesbaden



Verstärkungsunterlage

Black is in

Schwarze Verkleidungsunterlage für Nummernschilder — paßt ideal zu den modernen Kfz-Lackierungen. Dekorativ, elastisch, bruchfest — kein Verbleiben des Kennzeichens durch Stein Schlag, kleiner Karambolagen oder bei Durchfahrt einer Waschanlage. 3 Farben: schwarz, hellgrau, rot, in allen Größen lieferbar. Zu beziehen bei allen Kfz-Kennzeichenherstellern in der Nähe der Straßenverkehrsämter, beim Auto-Zubehör-Handel. Bezugsquellen nachweis durch:
Erich Ulrich KG, Postfach 100 A, 6904 Eiserfeld

Unsere Minipreise sind bekannt im ganzen Land Bayern

Durch Eigenimport mit 1 Jahr u. unbegrenzter Kilometergarantie sparen Sie 10%—15% unter unverbindliche Preisempfehlung bei uns. Neuwagen Ford, Opel, Volvo, Renault, Citroën, British-Leyland, Lotus, Range-Rover, Simca, Peugeot.

Im Auto-Discount, 819 Wolftratshausen, Tel. 0 61 71/1 76 21
von 9—18 Uhr, Mon.—Freit.

Auto-Teppiche

speziell für Ihren Wagentyp gefertigt, in bester Qualität und Ausführung, liefert Ihnen sofort per Nachnahme nach Angabe von Wagentyp und Farbe von DM 39,- bis DM 139,-.
SAV GmbH, Hermannstr. 9, 7570 Baden-Baden, Telefon (0 72 21) 6 76 77



Für Motorrad-, Soz.-, Beweg.- und Rallye-Fahrer. Am Körper tragbar. Prosp. gegen Eins. v. DM 3,- in Briefm.
ELEKTRO KG, Film, Schützenstr. 2, Abt. 65 12/AM

Garagen



Gebr. Achenbach Abt. 52
5930 Hüttental-Wdn. Tel. (0 271) 7 31 41

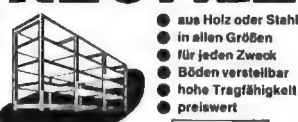
Selbst- oder Fertigbau - Einzel und Reihen



STAHLBETON GARAGEN UND GARTENHÄUSER

Katalog durch: Selbstbau E. B. KG Verwaltung
34 Göttingen, Ruf 05 51 / 4 33 70

REGALE



- aus Holz oder Stahl
- in allen Größen
- für jeden Zweck
- Böden verstellbar
- hohe Tragfähigkeit
- preiswert

Frei Prospekt

L. R. v. ZEDLITZ KG 6200 Wiesbaden
Emanuel-Geibel-Str. 18 - Tel. (0 61 21) 30 29 52

PREISKNÜLLER



RAID-Lederlenkräder
TUV-frei f. viele Typen
134,- DM (genaue Angabe des Fahrzeug-T.)



Mahle-BBS mit TUV-Gutachten oder ABE
6x13 BMW 186,- DM
316-320 i 186,- DM
7x14 BMW 199,- DM
518-3.0 CSI 199,- DM

5x13 Audi 50, 80, Golf, Alfasud, Scirocco, Passat, Polo 142,- DM
6x13 Golf, Scirocco 156,- DM
Alle Preise inkl. MwSt., Vers p. NN.

Auto-Sport-Versand-Schrade
Postf. 1409, 6972 Tauberbischofsheim



KARL LENDERS Garagenbau Abt. K
4052 Kerschenbrück 3, Tel. (0 2182) 40 94



Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834

Unterricht und Ausbildung

Immobilienmakler - Hausverwalter
3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95,-. Prospekt 83 kostenlos.
TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

Fahrlernerschule, Mattes
6903 Neckargemünd b. Hdbg.
Bannholzweg 32, 06223/3008
Ein neuer Kurs beginnt
im Oktober
Prospekt kostenlos.

Facharbeiter!
Fortbildung in 6 Monaten zum
Konstrukteur
AFG Förderung (Arbeitsamt)
Informationsunterlagen anfordern
SEEBER-TECHNIKUM
7141 Aldingen b. Stuttgart
Neckarkanalstraße 104
Telefon 0 71 46 - 61 67

FÜHRERSCHEIN in 12 Tagen WIEDERERLANGUNG in 5 Tagen

Individuelle Ausbildung mit sofort anschließender amtlicher Prüfung. Schweregen aller Fabrikate. Zuhause begonnene Ausbildung kann hier beendet werden. Unterbringung in eigenen Hotels. Angehörige können mitgebracht werden. Für Führerscheininhaber Aufmerksamkeitskurse. Verlangen Sie kostenlos Prospekt A 172
FERIEN-FAHRSCHULE Seela
3388 Bad Harzburg - Telefon 0 53 22/70 11
3300 Braunschweig - Telefon 05 31/37 10 91
Größe und vorbildliche Ferien-Fahrschule Deutschlands

Berufsausbildung zum Fahrlehrer

Ein zukunftsreicher interessanter Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten, gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängigkeit und Selbstständigkeit. Automation ausgeschlossen. Alter 23 Jahre. Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:

Amtlich anerkannte **FAHRLERHER-FACHSCHULE DÜSSELDORF**,
Münsterstraße 241. Tel. 0 21 1/63 78 78, Postfach 32 03 67

Holts

Moderne Felgen brauchen Schutz gegen Stein Schlag, Salz und Rost. Holts Steel Wheels Metallic-Spray ist der einzige Schutzspray aus echtem Edelstahl-rostfrei und zähem, schlagfestem PU-Kunststoff. Steel Wheels schützt dauerhaft und sieht gut aus. Steel Wheels gibt es im Zubehörhandel und in Kaufhäusern. Von Holts. **Steel Wheels** Metallic-Spray

Bezugsquellen
Günstige
Gelegenheiten

Preisliste: Nr. 29
gültig ab 1. Januar 1976

Heft 21 erscheint am 13. 10. 76
Anzeigenschluß am 23. 9. 76
Heft 22 erscheint am 27. 10. 76
Anzeigenschluß am 7. 10. 76
Heft 23 erscheint am 10. 11. 76
Anzeigenschluß am 20. 10. 76

Alfa Romeo

Alfasud „S“, 3/75, 7500.- 08232/4365.
52 546

2000 GTV, Bj. 72, TÜV 4.78, ATM, Alu-Felg, 185/70, Stereo, s. gepfl., VB DM 7000.-, Tel. 0 97 21/4 19 75. 52 251

Bildschöne Alfetta GT, 75, evtl. Inz. mögl. T. 0 62 33/86 25 13 werkt. 8-16 h 52 252

Alfasud, Bj. 73, 50 000 km, VB. E. Hoffmann, Welkerstr. 9, 7272 Altensteig 52 253

AUTO NEUSER

Wir sind im
NEUWAGEN-ANGEBOT
immer interessant

85 Nürnberg, Röhrensteig 2-4
Telefon: 09 11 / 369 49 - 53 35 39

Alfa Romeo Montreal, orange, Radio-Cass.-Stereoanlage, Bj. 9.72, 42 000 km, techn. einwandf. Zust., für 12 950.- DM inkl. 11% MwSt. zu verk. Walther Hagen & Co. GmbH, Hülser Str. 500, 4150 Krefeld, Tel. 89 52 10/89 52 11. 52 254 H

Giulia 1.3, Bj. 71/78, Mot. gen. überh., VB 3500.-, T. 02 61/4 59 50 ab 18 Uhr. 52 256

SEBRING - Sport-Auspuffanlage
- der Langzeit-Auspuff -
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für Alfasud + ti, Alfetta + GT. **SEBRING 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25**

Alfa GTV, 4.74, 50 000 km, zu verk., Preis VB. Tel. 0 26 42/2 29 98. 52 257

2000 GTV Amerika, 5 Mon. alt, 7000 km, Klimaanlage, etc., Neuwagen-Rechnung über DM 23 700.- liegt vor, 30% inkl. MwSt. unt. NP abzugeben. Tel. 07 11/ 64 74 85 oder 61 71 82. 52 258

Rarität: AR 1600 Spider SS, Bj. 68, neuwert. Zustand, Angebote erbeten Tel. 0 61 71/5 36 79. 52 259

ALFA-Gebrauchteile zu verk. Unfallwagen gesucht.
Norbert Schmidt, 4150 Krefeld
- Meisterbetrieb -
Ispelestraße 35, Telefon 0 21 51 / 3 59 94

Giulia 1600, Bj. 2.73, TÜV 8.78, Mot. 45 000 km, Bestzust., 4800.- DM. Tel. 05 11/86 39 58 u. 33 12 09. 52 260

1750 Spider, Bj. 69, TÜV 2.78, Verd., Kuppl., Lack neu, mit Belegen, 80 000 km, Radio, DM 4000.-, T. 040/5276772. 52 261

Ersatzteil-Expresversand täglich.
Alfa Romeo Löbber, Augsburg
69-73, 5200 Siegburg, Tel. 0 22 41/ 6 41 14. 51 564 H

2000 GTV, Heckunfallw., 50 000 km. T. 0 76 51/85 00, Lilo Müller, Titisee. 52 453

Alfetta 1.6, Unfallw., Bj. 75, km 46 000, Seitenschaden r. kpl. od. Teile, VHB 2200.-, Tel. 0 74 76/77 42. 52 544

Suche 1600 GTA Motor auch def. m. Flammrohr. Tel. 0 26 43/2 45. 52 545

Amerikanische Wagen

Pontiac Formula 400, Bj. 74, 1. Hd., Color, Radio, Bestzust., evtl. Tausch geg. Mercedes, Porsche. Tel. 0 74 52/ 31 62 ab 18 Uhr 52 360

******* US AUTOMOBILE *******
Barrett & Co. 8 München
22, Reitmorstr. 8
Telefon 0 89 / 22 78 47

Thunderbird, Bj. 66, zum Ausschl. gesucht., unt. Chiffre A 19/51 566

OLDSMOBILE Toronado, Bj. 72, abs. Bestzust., DM 12 500.-, 0 53 22/34 57. 52 542

Amerikanische Top-Autos ungewöhnliche Preise deutscher Service

GM CHEVROLET PONTIAC BUICK OLDSMOBILE

Sind Sie immer noch der Meinung, daß Autos der amerikanischen Top-Klasse zu teuer für europäische Besitzer sind, oder daß gar der Service unzureichend ist? Tatsache ist, daß die besten amerikanischen GM-Komfort-Wagen äußerst preisgünstig bekommen. Er bietet Ihnen eine hervorragende Ausstattung, die Sie bei teuren europäischen oft vergangen suchen. Und das "know how" unseres Kundendienstes ist im Preis natürlich inbegriffen. Aber noch weitere Gründe sprechen für unsere Automobile: enormer Fahrkomfort, robustes, zuverlässiges Verhalten und vor allem auch die Höchstzahl an Sicherheit (nach den strengen US-Vorschriften). bei Europas größtem General Motors Händler

AUTO-BECKER
4 Düsseldorf - Suitbertusstraße 150 - Tel. 02 11/33 50 1
52 492 H

Vergleichen Sie!

Camaro LT Coupé	DM 21 090,-
Firebird Formula 400	DM 22 644,-
Corvette Stingray	DM 32 750,-
Nova „Concours“	DM 29 888,-
Mercury Monarch Ghia	DM 21 680,-
Caprice Classic Lim.	DM 24 975,-
Caprice Station Wag.	DM 25 530,-
Oldsmobile Cutlass	DM 24 480,-
Cadillac Eldorado	DM 41 685,-
Lincoln Cont. Mark IV	DM 48 732,-

1976er Modelle, Unvergleichlich Neuwagen im Export Ausstattung inkl. TÜV-Zoll-Fracht MwSt. Alle weiteren Modelle auf Anfrage

USAutomobile
MAAK+CO 2 Hamburg 1 Amannstr. 39
(ADAC-Haus) Tel. (040) 24 34 38 - 24 35 01

Mustang Ram Air 351, Bj. 9.72, 270 PS, 77 000 km, DM 9200.-, Tel. 0 22 21 34 65 41. 51 800

1a Gürtelreifen für US-Automobile
Buick, Chevrolet, Chrysler, Cadillac, Ford, Mercury, Oldsmobile, Pontiac.
FR 78-14, HR 78-14, HR 78-15, LR 78-15, schlaeches/Weißwand, inkl. MwSt. pro Stück. nur **DM 139,-**

AZS
Versand per NN. oder Montage in unserem Fachbetrieb.
Mo.-Fr. 8 bis 12 und 13 bis 17 Uhr, Sa. bis 12 Uhr.
Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fachsenheim, Dübener Str. 18, Tel. 06 11-41 90 42

US PARTS. Alle gängigen US-Teile neu oder gebraucht auf Lager oder kurzfristig lieferbar. Wasserpumpen, Bremsen, Motor- und Motorleitungen stets vorrätig. Sowie Reparatur in Ihrem US-Fahrzeug.
MAIERS-MOTORS, 6382 FRIEDRICHSDORF 3, Tel. 0 60 07/3 01-10 34

Mustang T 5, Bj. 68, 180 PS, 110 000 km, zu verkaufen. Tel. 07 11/65 34 65. 51 567

US King
60 x
neu und gebraucht am Lager
Berlins erstes Spezialhaus für alle US-Fabrikate
am Nollendorfplatz

Die preiswerten Drei: nur 19 900,-
Camaro Sport Coupé Autom. Servo Vollausstg.
Chevy Nova Concours Lim. 4türig Vollausstg.
Chevy Malibu Classic Kombi Stür. Vollausstg.
Firebird TRANS AM mit Vollausst. 23600,-
Stingray Corvette Targa Aut. Leder 33600,-
Buick Skyhawk mit Glasdach Aut. 23600,-
Blazer Cheyenne Geländewagen ab 24900,-
US-Jeep CJ 5 + CJ 7 a. m. Autom. 19850,-

günst. Inzahlungnahme - Finanzierung
Kleinstz. 1, 1 Berlin 30 + 030/213 83 73

Barank. sämtl. Typ. 0711/297266.
51 990

US-Cars - mit Garantie Tiefpreise
Mac Heinlein, 8 Mü. 19, Fafnerstr. 2, Tel. 089/1781248, Tx. 5215284

americar auto-import gmbh

77 US-Modelle
Camaro LT, Extras, Klima, 23 700.-, Firebird Formula, Klima, Stereo, 24 800.-, Buick Regal SR, Klima, Stereo, 24 800.-, Buick Station Wagon, Automatik, 23 400.-, kurzfristig lieferbar, ständig Neuangebote. **AMERICAR GMBH, 0 30/2 13 14 69 (ab 20.7.76)** 52 428 H

US auto-bab
Neuwertige Pkw und Kombi
Chevy, Ford, Buick
Günstig durch Eigenimport, TÜV, Finanzierung.
Neuendorfer Straße 2-4,
1000 Berlin 20, Tel. 0 30/3 33 37 24

Wir zahlen Bargeld für amerikanische Gebrauchtwag. ALLSTATE MOTORS, Wiesbaden, Tel. 0 61 21/76 12 80

Aston Martin

Aston Martin V8
Import u. Service, Merz u. Pabst Automobile, 7 Stuttgart, Alexanderstraße 46, Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

Audi NSU

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
- der Langzeit-Auspuff -

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für AUDI 80/80 GL.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Ro 80, Bj. 72, 80 000 km, AT-Motor 30 000 km, unfallfrei, el. SD, Radio, blau-met., TÜV u. Ausp. neu, VB DM 7000.-, zuzügl. MwSt. Tel. 07 21/ 2 58 12 v. 9-17 Uhr. 52 429

NSU Wankel Spider, April 68, 25 000 km, 2 Motore, 2 Getriebe m. Hardtop, 3800.- DM VB. Tel. 02 01/78 31 23. 52 263

Ro 80, Bj. 71, AT-Mot., 40 000 km, TÜV 5.77, 1. Hd., neu lackiert, VB DM 3000.-, T. 0 91 53/2 15 Kfz. 52 264 H

NSU Spider mit def. Motor, Bj. 68, TÜV 12.76, für DM 500.- zu verk. Ilse Flender, Gärtenweg 1, 8939 Bad Wörishofen, Tel. 0 82 47/51 23. 52 265

Audi 100 Cp., 9 Mon., 10 000 km, mit vielen Extras für DM 18 000.- zu verk. Tel. 0 63 48/99 82. 52 266

Ro 80, sehr guter Zust., an Liebhaber zu verk. Tel. 0 93 91/8 55. 52 267

Audi 80 GT Motor u. Getriebe, 34 000 km, VB 850.- DM, U.-Schutz Heiko 150.- DM. Tel. 09 11/80 77 83. 52 268

Verk. NSU 1200 TT, Bj. 72, 37 000 km gel., tiefer, breiter, sinnv. Zubeh., DM 2600.-, verk. weit. Teile, auch Mot., Getr., Weber-Verg., kpl. m. Ansaugr. T. 0 21 96/61 16, nach 16.30 Uhr. 51 568

Ro 80, 73, Motor + Getriebe neu, Werksgar. (Rep. 7126.-), 10 300.- DM. Ro 80, 70, neu TÜV, g. Zust., 4200.-, Peugeot 404, neu, 11 300.-, 07373/348. 51 661

Audi 80 GL, blau-met., Bj. 73, VHB DM 7900.-, Tel. 0 52 21/8 16 72. 51 801

Audi 100 S Coupé, 1. Hd., Bj. 10/71, TÜV 3/78, 91 000 km, Garagenw., neu bereift, günstig zu verkaufen, Unfall. Tel. 0 54 93/4 33. 52 547

Austin

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
- der Langzeit-Auspuff -

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für AUSTIN Mini (MK I, MK II).

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Mini-Cooper S, 80 PS, Bj. 12.69, rot-schwarz, neg. Sturz v. u. h., sehr gut gepflegt, TÜV 3.77, VB 3600.- DM. Tel. 0 40/6 41 09 99, tagsüber. 51 802

Healey 3000, MK III, 64, 80 000 km, Top-Zustand, VB DM 13 000.-, Tel. 02 31/52 22 43. 52 269 H

Ersatzteil-Expresversand tägl.
J. A. Woodhouse GmbH & Co. KG
Kölner Str. 93 - 5000 Köln 40 (Marsdorf)
Telefon (02 21) 48 71 41 - Telex 08 881 059

Healey Sprite MK IV, Bj. 68, Mot. 25 000 km, TÜV 78, 4000.- DM. Tel. 05 11/32 46 37 od. Chiffre A 19/52 270

AH Sprite MKI, Froshauge, Bj. 59, VB DM 5100.-, 0 40/2 29 83 17 a. 18h. 52 271

British Car Centre
Austin-Gebrauchteile zu verkaufen.
Unfallwagen ges. Tel. 02 71/5 43 03.

Inn. Cooper 1300, 9.74, 26 000 km, wie neu, ATM 0 km, 4-Rohr, 5 J m. 165 70-10. TÜV 8.78 v. Zub. T. 0 22 04/6 84 76. 52 272

Amerikanische Neuwagen-76er Modelle

Chevrolet	Pontiac	Buick	Oldsmobile
Camaro LT, 2t., Cpé. US\$ 7455,-	Sunbird	Skyhawk, S. Coupé	Starfire Coupé, 2t. US\$ 7520,-
Camaro Sport Cpé., 2t. US\$ 6970,-	Le Mans, 4türig	Skyhawk SR, Coupé	Cutless Supreme, 2t. US\$ 7455,-
Monza 2-2, Cpé., 2t. US\$ 7335,-	Le Mans, Sport Coupé	Century Hardtop S., 4t. US\$ 7455,-	Cutless Salon, 4türig US\$ 8510,-
Nova LN, 4türig US\$ 7200,-	Grand Le Mans, 4türig	Century Regal, 2türig	98 Regency, 4türig US\$ 11150,-
Malibu Sedan, 4türig US\$ 6900,-	Firebird Formula	Century Regal, 4türig	Tornado Custom Cpé. US\$ 9860,-
Malibu Classic, 4tür. US\$ 7335,-	Firebird TRANS AM	Le Sabre, 2türig	
Monte Carlo „S“, Cpé. US\$ 7830,-	Catalina, 4türig	Le Sabre, Sedan, 4t. US\$ 7580,-	
Impala Sedan, 4türig US\$ 8320,-	Bonneville Coupé, 2t. US\$ 9060,-	Electra 225, 2türig	
Caprice Classic, 4tür. US\$ 8690,-	Bonneville Brougham, 4t. US\$ 9310,-	Electra Limited, 2türig	
Caprice Classic, Cpé. US\$ 8690,-	Grand Prix	Riviera	
Corvette Targa, 2türig US\$ 11460,-	Gr. Le Mans Saf., 2 Bk. US\$ 8630,-	Estate Wagen (2 Bank)	
Blazer m. 4-Rad-Antr. US\$ 8935,-	Catalina Safari, 2 Bank US\$ 9240,-	Estate Wagen (3 Bank)	

Oben genannte Preise sind Endpreise! Sie verstehen sich inkl. Zoll und Mehrwertsteuer sowie Kfz-Brief, Techn. Daten, TÜV-Abnahme und Auslieferungsinpektion.

Bei Tax-Freie-Kauf obige Preise -/ 25%

FUCHS AUTOMOBILE 6000 Frankfurt 1
Parkstr. 18, Tel. 06 11/59 05 75-77

In Sachen Auto
Ankauf + Verkauf**Die beste Adresse!**Spezialität Sport-
und Exklusivwagen**Aus unseren aktuellen Angeboten!**

RR S Shad, 74, goldmet., 46000, Ster-R, Airc
RR S Shad, 74, m.grün, 70200 km, 1. Hd.
RR S Cloud II, 62, met-grün, 29200, T, SD, Ra
Bentley S III Cpe, 63, d-grün, 82100, Ra, Aut
Bentley S II, 61, braun, 17500 M, Aut, Ra-Ster
Ferrari BB, 75, m.braun, 13600 km, Ster-Rad
Ferrari 365 GT 2+2, 74, rot, 20500 km, AirCond
Ferrari 365 GTB 4, 74, blau, 50000 km, AirCond

Ferrari 365, 2+2, 71, silber, 95900 km 10950-
Ferrari BB, 74, silber, 33200 km, AirCond
Monteverdi Coupé, 70, d-grün, 38000 km, Airc
Maserati Ghibli, 69, weiß, 75000 km
Cad Eldor Cpe, 74, m-bl, 23100 M, 1. H 19450-
Cad Eldor Cbr, 74, d-rot, 17000 M, Airc, a Aut
Firebird, 75, rot, 32000 MI, el Fe
Oldsmobile 98, 73, met-braun, 32400, Airc

BMW 630 Coup, 76, silb, 1000 km, Ant, Rad
Alfa Montreal, 75, silber, 18200 km, Alufelgen
Jag XJ 6, 75, rot, 27100, Autom und el Fenst
J XJ 12, Cpe, TÜV 11.75, d-grün, 6900 34900-
Jag E V 12 Coup, 72, glib, 42000, Lenkh, Led

• 1000 Autos neu + gebraucht • autorisierter
Fachhändler • Sofortlieferung • individuelle
Beratung • Werksgarantie • ErsatzteilverSOR-
gung • Deshalb schauen wir kein Preisvergleich

Mercedes, BMW, Porsche
ständig gesucht

Opel Diplomat, 73, rot, Airc, sil, Ra, 12950-
Porsche 911, Coupé, 75, grün, 25000, Radio
914, 2 L, 180 PS, 70, neu Mot, Spurverbr, 5,78
Lotus 54 Roadster, 73, gelb, 15300 km, 1. Hand

Bitter CD, 74, weiß, 59000 km, Aut, Airc
Merc 350 SL, 75, d-blau, 14000 km, 5-Gang
Merc 450 SEL, 73, silber, 42200, Alu-Felgen
300 D, 76, silbergrün, 1800 km, Schiebedach

1000
AUTOS - neu u. gebraucht

An + Verkauf Ihr Vertrauenspartner

AUTO-BECKER

4 Düsseldorf
Sultbertusstr. 150
Tel. 0211/3380-1



Austin Sprite, TÜV 6.78, Hardt., Bj. 65,
Mot. 9000 km, 2050.-, T. 0 26 27/2 68.
52 273

Achtung Liebhaber! Jubiläums Mini76,
schwarz-silber, Serie Nr. 0002, bek.
aus AMS, neu, m. Garantie. Heusinger,
Tel. 07 11/22 38 28, tagsüber.
52 274

Austin Healey MK I/II, in gt. Zust.,
Mechanical and Body Service Paris
List Serie Bj 7/Bj 8, geg. Gebot zu
verk. Tel. 07 11/2 53 94.
51 803

Billige Teile verkauft Telefon 0 21 05/
44 96 von 11-19 Uhr.
51 991 H

Froschauge, 59, rechtsgesteuert,
2 Dächer, TÜV 7.78, VB DM 3200.-,
Tel. 0 30/7 74 60 08.
51 804

Sprite MK II, neu aufgeb., 2000.-,
Hardtop 250.-, T. HH 0 40/78 56 40.
51 805

Mehrere gebr. Innocenti Cooper ab-
zugeb. P. Wiegers, Automobile, Walt-
gerstr. 71, 4900 Herford, 05221/4437.
51 806 H

Austin 1300 GT, 68 PS, Mot. 6000 km,
Getr. neu, Bj. 73, VB 4800.- DM.
Tel. 0 57 51/85 72.
52 548

S Achsen, Getr., Mot.-Teile, Alu-Felg.
usw. Wienböcker, Faberstr. 26, 2HH19.
52 549

Autobianchi

Rennfertiger Gr. 1 A 112 70 HP, Bj. 75,
9000 km, ca. 80 PS, noch keine Ren-
nen, protests. u. optim. nach Anh.
J/1976, gegen Gebot abzugeben. Zu-
schriften unt. Chiffre A 19/51 683

A 112, 70 HP, Bj. 6.75, 30000 km, Extr.,
VB 7250.-, gepfl. Tel. 02 02/62 30 99.
51 662

Autobianchi 58 HP, Bj. 75, 38 000 km,
VB DM 5700.-, Tel. 0 22 03/5 65 05,
8-16 Uhr od. 0 22 03/5 61 94 ab 19 Uhr.
51 589

Bitter Diplomat

Bitter Diplomat CD
(mit Opel-Aggregat)
ausgestattetes elegantes Coupé,
1. Hand, gepflegt, Vorführwagen



Bitter-Automobile, 5830 Schwelm
Telefon 0 21 25 / 61 54 und 72 71
Telex 8591 950 bitt.

BMW

BMW 320 I, 4.76, 15 000 km, pastell-
blau, Radio, Extras, 17 500.- DM.
Zuschr. unt. Chiffre A 19/51 574

BMW 320, 2.76, 5000 km, golf, DM
14 000.- + MwSt. Tel. 09 41/5 75 89.
51 575

ALBERT-Nockenweilen, 310 Grad für
alle BMW, z. B. 100 PS/DIN im
2002 ti, DM 310.-, Wörgl/Osterreich,
Telefon 00 43 / 53 32 - 24 83

BMW 633 CSI, Neu., silb-grau, SD,
T. tagsüb. 0 62 21/7 10 95, R. Borges.
51 576

BMW sucht 0 40/5 50 50 38. 51 995 H

100 BMW 518, neu+gebraucht ges.
Auto-Graner, Tel. 07 31/6 57 88.

BMW-Unfallwagen Barankauf. Tele-
fon 0 26 71/77 82. 51 998 H

Kotfl. für BMW 02 von 6-7" 400.-,
von 7-8" 450.-, Frontspoiler dazu
DM 110.-, Kotflügel wie turbo 130.-,
Frontsp. wie turbo 120.-, Kotfl. Gr. 2
150.-, Frontspoiler dazu 120.- (Teile
auch einzeln). Tel. 0 63 44 21 18.
51 999 H

Suche 520, 525 ab 76, silber, Color,
u. Schiebedach, 195er Reifen, Alu.
Tel. 07 31/5 34 27. 51 670

BMW 3.0 L, 11.75, 1. Hd., unfallfrei,
anthrazitgrau-met., 32 000 km, Alu-
felg., S-Dach, Colorglas, Stereoanl.,
umstände. für DM 26 800.- zu verk.
(NP ca. 35 500 DM.) Hero GmbH,
55 Trier, Tel. 06 51/4 30 51. 51 673

Sciro Coupé 3 Ltr. od. 528, nicht äl-
ter als 2 Jahre. P. Pohl, Richard-
Wagner-Str. 5, 3000 Hannover. 51 674

Austin
Allegro
der Familienfreund

Schön · komfortabel · zuverlässig · sparsam!

Foto:
Allegro 1500
(Zusatzscheinwerfer
gegen Aufpreis.)

Zu Familienpreisen:
1100, 45 DIN-PS **DM 8.590,-** 1300 Kombi, 54 DIN-PS **DM 9.890,-**
1300, 54 DIN-PS **DM 9.590,-*** 1500, 68 DIN-PS **DM 10.250,-***

Unverbindliche Preisempfehlungen. * Gegen Aufpreis mit Automatik.

1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung · 8000 Service-Stationen in Europa!

Austin Leyland Importeur: A. Brüggemann + Co GmbH, Harffstr. 53
4000 Düsseldorf, Tel. 0211/7 81 81

BMW 3,2 V8, 62, 150 000 km, TÜV 6.77,
Innenausst. neu, techn.-opt. Best-
zust., gelb. halber 6800.-, 089/186170.
51 664

BMW 528, Bj. 8.75, SSD, Colorver-
glasung, Becker Mexiko-Vollstereo,
Sportfelgen, 18 000 km, VB 21 990.-,
Tel. 6 23 74 06, zw. 9 und 18.30 Uhr.
51 665

BMW V8, g. Zust., 4500.- VB. 04122/
52742. 51 667

2002 Alpina, alle Extras, gen. überh.,
Tel. 04 21/89 19 68 u. 89 19 92. 51 668

Suche für 2002: Rennkolben, Nocken-
welle u. Ventile. Tel. 0 26 31/5 35 80.
51 669

Verkaufe 3,0 S Alpina, 230 PS. Tel.
0 30/7 53 84 65. 51 675

Umständehalber Liefervertrag für
BMW 633 CSI, resedagrün, mit Sperre
und sportl. Fahrwerk zur Lieferung
im Okt. zum Listenpreis bzw. Höchst-
angebot abzugeben. Chiffre A 19/52 430

BMW 2002 Cabriolet mit Überrollbü-
gel, 73, 55 000 km, erstklassiger Zu-
stand von Privat zu verk. 0551/56710.
52 432

BMW 3,3 L, Bj. 12.74, 65 000 km, met.,
Stereo, SSD. Tel. 05 61/8 08 31.
52 433 H

BMW V8, 2.6 Ltr., Bj. 63, renoviert,
TÜV 12.77, geg. Geb. T. 0 51 94/77 82.
52 435

BMW 2800 CS, 70, TÜV 6.78, viele Ex-
tras, 8000.- DM. Tel. 04 21/46 19 58.
51 570

**Es gibt noch
günstiges Zubehör
zumindest
bei DEWE**

BBS mit ABE od.
TÜV-Gutacht. BMW
316-320 I 6 x 13 189,-
BMW 518-3.3 I 7 x 14
205,-

LM-Felgen	RONAL	ATS	RIAL
5 x 13	119.50	132.-	-
5,5 x 13	119.50	138.-	139.80
6 x 13	124.-	138.-	149.20
6 x 14 DB	189.50	182.-	174.90
6,5 x 14 DB	206.-	189.-	184.70
7 x 14 BMW	155.-	175.-	178.90

Natürlich auch mit Reifen lieferbar.
Ständig SONDERANGEBOTE

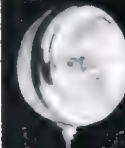


KAMEI-Bug-
spoiler mit ABE
o. TÜV-Gutacht.
VW Käfer*, Pas-
sat*, Golf*, Audi 50*, 80*, Polo*,
Ascona A* - B, Escort II 79,-
Scirocco*, BMW* 1502-2002 ti,
Capri II 89,-
Gummi-Heckspoiler BMW 02 125,-
Scirocco DM 130,-

BOSI GT - komplette Sportaus-
puffanlage mit ABE für: Alfa/Di/Ti
259,-, BMW 15-2002 ti 335,-, Mini
850-1000 249,-, Fiat 127/Spec. 235,-,
Fiat 128/Rallye/Cp. 295,-, Escort I
1300 248,-, Kadett B+C 285,-,
Ascona A+B 289,-, Polo/Audi 50,
198,-, Golf/Scirocco 189,-, Golf/
Scirocco ab 3.75 215,-.



RAID-Lederlenkrad
kompl. einbaufertig
mit Nabe u. Prall-
sch. f. alle gängigen
Fahrzeuge 137,-
BRITAX-Hosenträgergurt 58,50
Schmidt-Görke Überrollb. gep. 270,-
TÜV-zugelassen.



CIBIE kompl. mit H1
Birne u. Abdeckkapp.
180 Fernsch. 83,-
200 Fernsch. 89,50
180 Nebelsch. 66,-
200 Nebelsch. 74,-
Lampenhügel f. 4
Scheinwerfer 45,-



SCHEEL
Sitz
Modell 101 mit
ABE 319,-
Einbaukonsole
60,-

PROSPEKT '76

hochinteressant für jeden Autofahrer
- sofort kostenlos anfordern!!!

Alle Preise inkl.
MwSt. - Täglich
NN-Versand per Post,
Fracht, Expres. Tele-
fonische Auftragsan-
nahme unter 02 31/
85 13 02 oder 85 13 76.
Unser Ladengeschäft
ist v. 9-18 Uhr
geöffnet.

DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund 16, Evinger
Str. 232, Tel. 0231/851302



BMW

Zu verkaufen: BMW 528 Alpina, 3.0 l, 230 PS, met. Pol., SSD, Col., Rad.-Elektr., Sperre, Fahrw.-Satz, Spoiler, Felg. u. div. Zub., noch nicht zugel. Ausl. Ende Aug., NP ca. 45 000.— DM m. Nachl. z. verk. Tel. 0 29 92/80 21. 52 431

BMW 528, Bj. 10.75, 25 000 km, mintgrün, Stereo-Radio u. Cass., Lammfellbez., DM 20 000.— 0 63 26/88 63. 52 434

74er Super CSL-Alpina nur 22 000 km, silber-metallic, alle Extras, 0-100 = 4,8 sec., 280 km/h, unfallfrei, erstkl. Zust., 35% u. NP. Zuschriften unter Chiffre A 19/52 436

BMW-Barankauf. T. 0711/622138. 51 992 H

BMW Touring 1800, Bj. 11.72, Inka, 185/70-5.5 J. Cass.-Radio, Stab v. u. n. Cordsen, Amrummer 2, 2370 Rendsburg. 51 571

BMW-Glas, 1600 GT, Bj. 68, Bestzustand, 105 000 km, Mot. 20 000 km, mit vielen Ersatzteilen, VHB DM 8500.—, Tel. 0 62 21/1 20 31. 51 572

Verk. alle Teile a. 2002 ti 7 J Ronal m. 185/13, Solex 40 DDH, u.a.B. Wössner, Fornsbad-Str. 50, 7157 Murrhardt. 51 573

Uniroyal M+S plus

solange Vorrat reicht

185 SR 82	77,27	175 SR 14 P 11	130,38
135 SR 13	85,87	185 SR 14 P 11	145,20
155 SR 13 11	91,42	185/70 SR 13	111,33
165 SR 13 11	101,89	185/70 SR 14	131,82

Preise inkl. MwSt., Versand per NN.
Bieberer Str. 25, 6050 Offenbach, Tel. 06 11/81 38 38

BF-Reifenhandel

BMW 2000 ti, Bj. 72, 100 000 km, TÜV 78, Radio + Extr., VB 5500.—, T. 8-16 h 0 74 72/80 85, ab 18 h 0 74 71/52 65. 51 812

Neuer BMW Schalensitz, schwarz, Typ 2002, umständeh. abzugeben. Tel. 0 23 03/8 09 23, ab 17 Uhr. 51 813

2.8 Coupé, 12.70, 1. Hd., LM, Col., Lackfehler, deshalb nur DM 7900.—, Tel. 07 11/65 36 41. 51 814

BMW-Unfallwagen ab Bauj. 1970, Tageshöchstpreise, Gebrauchtteile aller Typen: Joisten, 5 Köln 1, Moselstr. 1, Tel. 02 21/30 82. 51 997

525, Bj. 12.75, 16 800 km, schwarz, Col., Rad.-Cass.-Stereo, el. Außen-sp., VB 19 500.—, Tel. 0 89/8 14 19 11. 51 815

633 CSI BMW Coupé, fjord-blau, Automat., Servol., schwarz, Leder, Klimaanlage, Radio-Cass., el. Fenster, Lieferung Anf. Okt., Vertrag abzugeben. Zuschr. unt. Chiffre A 19/51 816

Isetta 250, neuwert., 1. Hd., letztes Baujahr, orig. 16 900 km, geg. Geb. Chiffre A 19/51 817

SEBRING-Sport-Auspuffanlage

— der Langzeit-Auspuff —

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für BMW 1600 bis 2002.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

BMW 2002 ti, Bj. 74, 35 000 km, 5-Gg., get. Sch., Sper., SSD, Ab-Anl., 6 J. m. 185/70 VR 13 Wi.Bist.-Fahrw., Ster., NP 25 000.—, VB 12 500.—, Tel. 0 77 29/2 84. 51 818

2002 Turbo, 1.75, 40 000 km, weiß, Verbundglasscheibe, getönt, Bamb.-Ster., 4L.spr., 5-Gg., Alu-Felg., NP 23 000.— DM, für 15 000.— DM. Tel. 02 51/5 85 49, nach 19 Uhr. 51 819

Kein Unterbrecherkontakt mehr — keine Zündeneinstellung mehr

Hochleistungszündanlage ACCULITE II

- Erste wirklich völlig wartungsfreie Zündanlage durch Wegfall des Unterbrechers
- dadurch größte Betriebssicherheit, keine mechanischen Verschleißteile mehr
- Einwandfreie Verbrennung durch höchste Zündenergie (ca. 30 000 Volt, 8 Ampere)
- Exaktes Einhalten des Zündzeitpunktes bei jeder Drehzahl, kein Klappeln
- Senkt ROZ-Bedarf um ca. 2 Punkte, schont Ihren Motor, gibt Ihnen Sicherheit
- Für anspruchsvolle und sportliche Fahrer, kontaktflos auch Porsche Turbo, BMW 633
- Gerne senden wir Ihnen Informationsmaterial zu (auch Händler u. Reisende)

ALBERT P. WÜHR - Automobiltechnik Ammerlaender Str. 17/18, 42699 Solingen **Telefon** 0 21 27/1 83 33

530 GS, schwarz/gold, 240 PS, CSL-Fahrw., 5-Gg., SD usw., NP 55 000.— DM, Nettpr. n. 20 000.— DM, weg. Knieverletzung leider abzugeben. T. 0 26 26/56 31. 52 275

BMW 2002 Ti Alpina, Bj. 71, 55er Sperre, 185/70 (80%), 142 PS, Radio u. Extras, VB 5700.— DM. Tel. 02 02/62 12 61, ab 18 Uhr. 52 276

Der neutrale U.S.-Schriftzug Präzisionsstil. Verchromt oder mattschwarz lieferbar.

B. Werner-Baberowski
4400 Münster, Postfach 8851

23,90 DM incl. MwSt. per Nachsch.

BMW 2002, 220 PS, offene Rennverbr., 10" BBS, 5-Gg., Sperrdiff., Rennfahrw., TÜV u. Str. zugel., DM 16 900.— VHB. Tel. 02 02/66 39 96. 52 277

BMW 2002, Bj. 72, 54 000 km, TÜV 8.78, Kotfl.-Verbr. und Extras. Tel. 0 71 61/4 22 32, ab 18 Uhr. 52 278

2 Weber-Doppelvergaser, 40 DC OE, zusammen DM 450.— plus Bahnfracht. Tel. 0 81 93/85 55. 52 279 H

BMW 2002 ti, 8" BBS 235/60-13, Kotfl.-Verbr., alles eingetr., TÜV 3.78, 8.3 sec. 0-100/210 km/h, opt./techn. Spitze, g. Geb. 09 11/77 27 16, 9-18 h. 52 280

4 Alpina — F. 7 x 14, neu, f. DM 780.—, zu verk. D. Blasche, Heimkehrerstr. 5, 7602 Oberkirch. 52 282

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. Sa.-Nr. 02 34/5 28 66, n. 19 U. 6 58 48

BMW 520, 75, 90 000, 07 21/59 42 86. 52 283

BMW 528, EZ 6.76, golf, Colorvergl., SD, Leichtmetall-Felg., el. Außen-spieg., Sperre, km-Leist. 2500, NP 28 500.—, Pr. n. VB. T. 0 25 25/36 48. 52 284

BMW 2002 Malaga, Bj. 10.73, Extr., 33 000 km, sehr gepflegt, umständehalber zu verk. T. 0 61 72/61 66. 52 285

BMW 2002 Turb., 5.74, 27°, TÜV 5.78, weiß, 5-Gg., Getr., Color-Glas, DM 13 500.—, Fa. Ford-Hauswirth, 51 Aachen, Gneisenastr. 42, Tel. 02 41/50 80 18. 52 286 H

Der neutrale US-Schriftzug für Ihren BMW! In chrom o. matt-schwarz. Lieferung per NN. Autosport R. Kittel, 8 München 40, Elisabethstr. 53, Tel. 0 89/18 08 98

(22,50)

Elegant. BMW Coupé 3 CS, silbergrau, Bj. 71, 180 PS, ATM, 40 000 km, Ster.-Anl., Sportlenkr., TÜV 9.77, VHB DM 12 800.—, Tel. 0 63 47/29 62. 52 287

Suche auf Nov. 76 **BMW 2,5/2,8 CS**, ab Bj. 71, zahle bis 8000.— DM bar. Zuschr. unt. Chiffre A 19/52 288

Traumwagen V8, 62, 110 PS, 2,6, TÜV neu, total rest., Radio-St. neu, SSD, nur an echten Liebhaber abzugeben, geg. Höchstgeb. n. u. DM 10 000.—, 0 89/72 73 27 96, ab 18 h 0 81 71/1 78 17. 52 289

Der US-Schriftzug für Ihren BMW. DM 19,50 (inkl. MwSt.), verchromt oder mattschwarz lieferbar. E. Pohle, 3051 Mandelsloh 5, Tel. 0 50 72 / 5 64

BMW 2002 ti, 160 PS, 5-Gg.-Getr., Kotfl.-Verbr., 7" LM-Felg., U-Bügel, Heckspoiler, Schalens. usw., TÜV 10.77, Top-Zust., VB. Tel. 06 11/88 78 69. 52 290

BMW 2002 ti, verbr. Kotfl., Front-u. Hecksp., kleines Lenkrad, Schallensitz, Hosenträgergurt, TÜV 78, SD, 7" Mag.-Felg., 5 1/2" Stahl-Felg. Tel. 0 77 28/2 94 oder 8 78. 52 291

3.0 CS, 8.72, 2 Jahre TÜV, 7 J Ronal, Motor überholt, DM 12 500.—, Tel. 0 21 53/51 49. 52 292

2002 ti, 72, 46 500 km, SSD, Color, Alu-Felg., DM 8700.—, 07 11/43 20 28. 52 293

BMW 528, rot-metallic, EZ 4.76, Sperrdiff., 4000 km, neuwertig. Tel. 0 96 34/2 60. 52 294 H

BMW 2002 turbo, Bj. 74, Farbe: chamonix, Neubereifung, Lader/Zylinderk. neu, Pr. VB. 0 72 54/27 56. 52 295

Sonderangebot

	Uniroyal	Michelin
185 SR 13	R 180 72,26	ZX 79,36
185 SR 13	R 240 85,08	XA8 83,62
185 SR 14	R 240 80,88	XA8 89,84
175 SR 14	R 180 91,68	ZX 100,84
175 SR 14	R 240 108,11	XA8 118,88
185 SR 14	R 240 120,10	XV3 151,90
155 SR 15 11	R 180 78,58	ZX 87,52
165/70 SR 13 11	R 180 78,58	ZX 87,52
175/70 SR 13 11	R 180 78,58	ZX 87,52
185/70 SR 13	R 180 85,58	ZX 85,85
185/70 SR 13	R 240 97,58	XA8 121,04
185/70 SR 14 11	R 240 135,70	XV3 144,24
185/70 SR 14	R 240 135,70	XV3 183,22

Preise inkl. MwSt., Versand per NN.
Bieberer Str. 25, 6050 Offenbach, Tel. 06 11/81 38 38

BF-Reifenhandel

2002 ti, Bj. 72, TÜV 78, Bestzust., SSD, Color, Extr. T. 07 11/43 24 74. 52 296

BMW 3CSi, Bj. 73, TÜV 78, div. Extr., auf. Beschreibung m. Bild a. Anfr., DM 18 000.—, Tel. 0 23 81/44 06 65. 52 297

BMW-UNFALLFAHRZEUGE
kauft zu Tageshöchstpreisen
Auto-Kautz, Telefon 02 31/36 20 63

BMW Turbo, 6.74, AT-Motor, Lader 1500 km, Radio, 5-Gg., Alu-Felgen etc. geg. Geb. Tel. 0 21 72/9 22 95. 52 298

525, 3.76, 11 500 km, schw., Col., 7" BBS, VB 24 200.—, T. 0 89/93 13 34. 52 299

BMW 2002-Karos., kompl. m. Fahrw., ohne Räder, Gruppe 2 ausgerüstet, für 1500.— DM zu verk. 0 61 26/26 03. 52 300 H

320 i, 5.76, schwarz, Color, Radio, 6" BBS, 6000 km, Pr. VB. 0 27 22/42 86. 52 301

3.0 Si, 5/73, met., SSD, Color, LM, ATM, unfallfrei, 12 900.— DM. Tel. 0 22 37/81 36. 52 550

BMW 3.0 CSL, Flügelscoupé, Rennausf., 10" 245/60 bereift, alle erdenkl. Extras, TÜV-frei, DM 21 900.—, Tel. 02 02/66 39 96. 52 551

Wir suchen ab Baujahr 1974
alle BMW unfallfrei, bar
Auto-Graner, 79 Ulm, Tel. 07 31/6 86 38

525, Bj. 75, golf, 25 000 km, Extr. wie Radio usw., VB DM 17 800.—, Tel. 0 23 31/2 03 91 93 nach 18 Uhr. 52 552

BMW-Motor, 2 L, 210 PS. 0 81 46/3 48. 52 553

3.0 CS, Bj. 72, metallic, Color, LM, 4 el. Fenster, Autom. neu, Lack neu, 120 000 km, Motor überholt, 1900.—, T. 02 21/52 26 37. 52 556

BMW 2002 turbo-look, Bj. 72, km 58 000, TÜV neu, alle Extras, DM 7600.—, Tel. 0 83 61/27 49. 52 554

BMW 2002 Cabrio, Bj. 75, km 17 000, 1. Hd., 12 500.— DM. T. 0 63 03/12 37. 52 555

BMW 3.0 S, Bj. 72/73, schwarz-gold, Neulack, BBS 7", 80% Pirelli, Color, Recaro, BMW-Sportlenker, Anh.-Kupplung, 65 000 km, Getr. neu, DM 12 000.— VHB. Tel. 0 77 20/3 43 60. 52 557

EXTRAKLASSE
rial 7 x 14 für
BMW 518-528 + 2500-3.3 Li

mit ABE komplett mit Zubehör montiert und ausgewuchtet mit

DUNLOP SP Sport D.
195/70 HR 14, DM 318.— (Rad kl.)

Räder auch ohne oder mit anderen Reifen lieferbar; auch für andere Wagentypen. Fachmännische telefonische Beratung. Frachtfreier Versand bei 4 kompl. Rädern

FRITZ IHLE Reifenhandel KG
757 Baden-Oos, Tel. (07221) 65500/61636

BMW 507, 16" Zentralverschlüsse m. Rudge-Felg. ges. 0 89/7 14 23 64. 52 558

BMW 2002, Gr. 2, ca. 210 PS. 08146/348. 52 559

3200 CS Bertone, Traumfahrz. mit Antirostgarantie, weiß, rot, Leder. VB 7600.— DM. Tel. 0 23 23/5 71 19. 51 676

V8-Frontscheibe 230.—, getönt 280.—, Bertone 530.—, Getr. 480.—, Lenkgetr. 200.— DM, alles Neuteile, Endpreise. M. v. Rüden, Auf der Insel 4, 4690 Herne 1. 51 677

BMW 600 Isetta, Bj. 58, b. z. letzten Schraube neu abgebaut, geg. angemess. Angebot abzug. C. Weckbecker, Knorrweg 10, 3450 Holzminde. 51 807

BMW 600 Isetta, Bj. 58, b. z. letzten Schraube neu abgebaut, geg. angemess. Angebot abzug. C. Weckbecker, Knorrweg 10, 3450 Holzminde. 51 807

BMW 600 Isetta, Bj. 58, b. z. letzten Schraube neu abgebaut, geg. angemess. Angebot abzug. C. Weckbecker, Knorrweg 10, 3450 Holzminde. 51 807

LEICHTMETALLRÄDER
TÜV-frei f. BMW, ATS, BBS

5,5x13" = 185/70 SR 13 Uniroyal 214.—
6x13" = 185/70 HR 13 Pirelli 294.—
7x14" = 195/70 HR 14 Dunlop 300.— 340.—
7x14" = 205/70 HR 14 Dunlop 310.— 350.—
7x14" = 205/70 VR 14 Pirelli 362.— 398.—

Preise gelten f. das kpl. montierte und gewuchtete Rad, einschl. Achsabweckungen, Bolzen - MwSt.

BEIFEN-HÜFFKEN, 5952 Neu Littermohl, Tel. 0 27 22/74 62

BMW 3,3 Li, EZ 11.75, ca. 22 000 km, met.-grün, Color, Autom., Servol., SD, el. Fenster, Lederpolster, Chefwagen in neuw. Zust., heutiger NP ca. DM 45 000.—, f. DM 29 500.— incl. zu verkaufen.

BMW 3,3 Li, EZ 11.75, ca. 22 000 km, met.-grün, Color, Autom., Servol., SD, el. Fenster, Lederpolster, Chefwagen in neuw. Zust., heutiger NP ca. DM 45 000.—, f. DM 29 500.— incl. zu verkaufen.

AHG Ludwigsburg, Telefon 0 71 41/4 20 61 51 672 H

GOODYEAR
G 800 Grand Prix mit weißer Schrift

185/70 VR 13 TL 122.—
195/70 VR 14 127.—
205/70 VR 14 TL 156.—
185/70 VR 15 153.—
Tel. 0 67 52 / 29 58 und 23 00
frachtfrei ab 4 Stück

2002 Turbo, Bj. 4.75, 23 000 km, met.-silber, Colorsch., 8" Felgen, viel Zubehör, Bestzust., VB DM 16 800.—, Tel. 0 83 82/59 21. 51 810

BMW 320, 10.75, VB 15 500.—, Tel. 0 62 32/67 61. 51 809

BMW 528, 4.75, 27 000 km, polaris, Bamberg-Ster., 7" Mahle BBS, opt. orig. Alpina, nur Langstrecke, sehr gepflegt, VB DM 18 000.—, Tel. 07 11/5 85 22 76. 51 830

BMW-Alpina 2002, 165 PS, 8.73, TÜV 77, 66 000 km, 5 Gg., Sperre, Rennfahrwerk, Verbreiterungen, v. Extr., NP über DM 25 000.—, Preis 13 500.— DM VB. Tel. 0 53 62/27 01. 51 831

BMW 320, 12.75, 21 000 km, Fenninger. Pf 62, 5239 Unnau, 0 26 61/85 53.
51 808

Barank. sämtl. Typ. 0711/297266.
51 996 H

Notverkauf BMW 2002 Turbo, Bj. 74, TÜV 8.78, Doppelscheinw., Überrollbügel, Ster. usw., techn. + opt. 1a. Tel. 0 52 31/6 82 27, tagsüber, Albert.
51 811

Bonito

BONITO 1500, Bj. 71, div. Extras, zu verk. Tel. 0 29 43/35 96.
51 820

Bonito zu verkaufen, nehme evtl. größeren Wagen in Zahlung. Tel. sonntags zw. 14.00 und 18.00 Uhr. 0 25 71/44 43.
51 577

Gelegenh. Bonito, 5.74, TÜV 78, rot, DM 6500.—. Tel. 0 29 31/64 47. 51 578

Bonito, s. g. Zust., TÜV 8.78, f. DM 8800.—, z. vk. Tel. 0 72 47/47 27.
52 302

Borgward

Isabella Coupé, TÜV 68, für 4000.— DM abzugeben. Dieter Wolf, Waldstr. 35, 4441 Emsbüren.
52 437

Isabella TS Coupé, Blechschäden, g. Gebot zu verk. Tel. 0 71 21/5 71 84.
52 560

Isabella TS Coupé, TÜV 6.77, Bj. 57, Liebhzg. DM 8000.—, E. Albers, Schwarzeweg 13, 2930 Varel 3.
52 305

Rarität! Isabella Borgward 1500, 60 PS, Bj. 54, orig. 29 000 km, geg. Gebot. Tel. 0 62 43/75 11, G. Seiler.
52 304

Liebhafte Zg. Hansa 1100 Cp., 61, Motor 1a, fahrh. Tel. 05 61/9 28 89.
52 303

Borgward Isabella TS, TÜV 12.77, ATM, 40 000 km, 700.—. 0 61 83/21 35.
51 678

Borgward 2,3 I, Bj. 61, z. Ausschl. z. verk., Hermann Wiesler, 786 Obermünster, Krumliessstr. 14.
51 679

Isabella TS, Bj. 57, 1a Zust., geg. Gebot, A-Vibg. 00 43 55 23/3 29 24.
51 821

Bugatti

Bugatti Nachbau mit Verdeck, weit. Extras, erstkl. Verarbeitung, TÜV-abgenommen. T. 0 21 91/34 26 24.
52 561

Bugatti Nachbau, neu, blau, viele Extras, VB 22 000.— DM. Tel. 0 61 51/1 42 69 oder 0 60 71/4 13 18.
52 415

Buggy

APAL-BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER - AUTOMOBILE
605 Offenbach - W. H. Leuchnerstr. 39
Tel. 0711/65424
4 Modelle, Fertigfahrzeuge
TUV abg., Bauteile
und Zubehör
Pros. 2. in Briefmarken



Buggy Apal Jet Targa, Bj. 73, 50 PS, optim. Ausst., TÜV 6.77, 6800.— VB. Tel. 0 72 31/5 12 94, ab 16.30 h.
52 306

Bugatti Replica VW Fgst. 60 000 km, Kar. neu, TÜV neu, Verd., 44 PS, VHB 12 000.—. Tel. 04 21/38 02 98.
52 307

Bugatti Replica VW Fgst. 60 000 km, Kar. neu, TÜV neu, Verd., 44 PS, VHB 12 000.—. Tel. 04 21/38 02 98.
52 307

APAL-BUGGY-BAU
Fertigfahrzeuge - Bauteile - Zubehör
Schnell geliefert - Ausführliche Broschüren, TÜV Bericht 88 4

Deserter GT, 14 000 km, aus 1. Hd., Liebhaber gepflegt, TÜV 7.78, Stereo-Cass.-Recorder, 7900.— DM. T. 0 30/2 61 18 01.
51 822

BUGGY-L-BUGGY-C-JET-CORSA
FERTIGFAHRZEUGE - BAUSATZE - ZUBEHÖR
0 7071 Lemmelt
Tel. 0711/75 62 53
APAL-BUGGY-SHOP
JÜRGEN F. WIRTH INGENIEURBÜRO
Aut. Farberopt. + TÜV-Berichte DM 4.- (Schick d. Kw)
SOMMER-BUGGY DM 1999.-

Achtung! Fertig vormontierte Bausätze DM 2600.—, alle TÜV und auf Lager. Günter Siegel APAL-BUGGY'S, 5275 Bergneustadt, Fichtenstr. 22, Tel. 0 22 61/4 13 83/5 19 45. Ausführliche Prospekte 2.—

Super Maplex Buggy, Bj. 10.73, 235er zu verk. Tel. 02 41/3 03 28. 51 823

Maplex, 50 PS, alles neu, Lederlenkr., Schalens., 235-15. TÜV-abg. VB 6775.—. Tel. 02 31/40 14 00. 51 824

BUGGY REIFEN
sämtliche Reifen für alle Buggy-Typen sofort lieferbar, sehr günstig in der „80“ Serie mit weißer Beschriftung.
REIFEN-HENNIG KG
82 Wiesb. Amöneburg, Tel. 0 61 21/6 42 82

Maplex-Super, 2 Ltr., alles neu, im Tausch gegen anderes Spielzeug oder PKW. Tel. 0 22 36/6 51 28.
51 680

Cadillac

CAE COERPER AUTO EXKLUSIV
US-Automobile 1976
4 Düsseldorf-Heerdt — Am Handweiser
Burgunderstr. 30, Tel. 02 11/50 16 05
Ankauf - Verkauf - Service - Ersatzteile

2. Z. in Düsseldorf kleinem Salon
Am Handweiser, Burgunder Str. 30



Cadillac Seville Coupé
(eine Spezialanfertigung)

CAE COERPER AUTO EXKLUSIV
Tel. 02 11/50 16 05

SEDAN DE VILLE, Bj. 71, alle Automatik, DM 13 500.—. T. 0 53 22/34 57.
52 562

Cadillac Coupé de Ville, 70, sämtl. Zub., gold-met., wie neu, 11 500.— VB. Tel. 09 11/46 96 14.
51 825

Cadillac Fleetwood Eldorado Cbr., Bj. 68, Luxusausst., Motor, Getriebe + Reifen neu, linke Seite besch., fahrh., DM 3500.—. T. 05 11/32 64 19, ab 11 Uhr.
51 682

Cadillac Seville Vorführw., Bj. 76, m. kpl. Euro-Ausst., wie: verstellb. Lenkrad, Radio, Stereo m. automat. Antenne, el.: Sitzverst., Fenster, Kofferraumverschluss, Klimaanlage, autom. Niveaureg., getönte Scheiben, Monitorsystem für günstigen Kraftstoffverbr. u. v. m., sehr günstig abzugeben. Autohaus Jöst KG, 6940 Weinheim, Tel. 0 62 01/1 40 47.
51 681 H

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Mot., Bj. 67, gut. Zust., zu verk. 07 11/39/71 67.
52 308

Su. Corvette Mod. 67, Cab., Schaltg. B. Comm. GS 73 (Opel).05741/8243.
51 579

Corvette Cabr., Bj. 64, m. 2 L Ford-V6-Motor. Pr. VHS. T. 0 55 54/19 64.
51 683

Verk. Chevrolet-Motor u. Getr. V8, 5300 ccm, 179 PS, VB. 0 68 34/5 31 88.
51 829

Corvette Targa ab 69 gesucht, evtl. defekt, leichter Unfall o. Mot.-Schad. T. 0 60 92/5 28 od. Chiffre A 19/51 828

4-Gang-Schaltgetriebe, passend für Corvette, Camaro, Chevelle, Iso (neu überholt) DM 750.—. Tel. werktags 0 61 20/53 10.
51 827

Stingray-Teile. Tel. 0 60 31/1 31 01.
52 000 H

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

Suche Stingray Targa ab Bj. 72/73, bietet Jaguar E 4, 2 L 2+2, Bj. 70, Speichenräder, Motor ca. 40 000 km, grün-met., Vollstereo, grüne Leder- ausstattung, eingebaute Digitaluhr, das Fahrzeug befindet sich in einem sehr gut. Zustand. Tel. 0 25 33/13 98.
52 311

Stingray, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 001 H

De Tomaso

de Tomaso-Vertretung
Neu - Gebrauchtwagen - Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 69 / 66 38 18

Mangusta 72, orig. 42 000 km, schön- stes Auto in Deutschl. 07 11/22 49 73.
52 497 H

De Tomaso Pantera, 33 000 km, neuw., TÜV 7.78, Ster., 23 500.—. 0681/54873.
51 584

Pantera GTS, Bj. 73, Zweitwagen, alle Extras, Preis VS. Tel. 0 61 96/8 19 20, ab 20 Uhr.
51 583

Pantera GTS, Bj. 73, Zweitwagen, alle Extras, Preis VS. Tel. 0 61 96/8 19 20, ab 20 Uhr.
51 583

DE TOMASO-HOECKER
674 Landau/Pfalz, Neustädter Str. 23,
Tel. 0 63 41/8 27 93

De Tomaso, Longchamp, Bj. 8.75, d-blau-metallic, Leichtmetall 8 Zoll, 225er Bereifung, Color, Leder, el. Fensterheber, Klimaanlage, 40 000 km, in best. Pflegezustand, Neupreis 75 000.— DM, jetzt umständehalber nur ca. 29 800.— DM + MwSt. Telefon 05 11/55 99 10.
51 688

Pantera GTL, 73, schwarz-gold, 10", Klimaanlage, Mai 76, f. DM 16 000.—, überholt, opt. Spitzenfahrzeug, für DM 27 000.— zu verkaufen. Tel. 07 21/8 10 51, nach 17 Uhr 07 21/88 47 35.
51 687

Pantera GTL, Bj. 72, ATM, 5000 km, TÜV 78, silber/schwarz, DM 21 000.—. Autoh. Zech, 7163 Langenburg, T. 331
51 686 H

Pantera GTL, Bj. 72, ATM, 5000 km, TÜV 78, sil

Ferrari

Ferrari-Allein-Importeur
Die Meisterwerke d. F1-Weltmeisters



Auto-Becker
4 Düsseldorf - Sülbertstraße 150. Tel. 0211/3390-1

52 495 H



Ferrari
garage
1000 MIGLIA

Verkauf - Service
Ersatzteile

BOZEN - ITALIEN
Rittnerstraße 1

Telefon 04 71 / 4 40 40

Telex 40378

Ferrari 308 GT 4, silber-metallic,
'75, Lire 9 800 000.-

Maserati Indy America, bronze-
metallic, '73, Lire 7 500 000.-

Lancia Montecarlo, rot, '76, Lire
6 000 000.-

Alfa Romeo Montreal, blau, Lire
3 900 000.-

Preise F. co Bozen

Samstag Vormittag offen

67 554

Ferrari 1000 Berlinetta, A.S.A., Bj. 65,
Bestzust., Eintauch möglich. Tel.
Schweiz 0 31/92 28 82. 52 526

Ferrari 365 GTC 4, 7/73, 1. Hd., Klima,
Leder, DM 33 000.-, Tel. 0 89/84 67 14,
Mo.-Fr. 8-12 Uhr. 52 565

Ferrari Dino 308 GT 4, Bj. 9/74, ca.
31 000 km, Zubehör, zu verkaufen.
Tel. 0 52 42/76 85. 51 588

Ferrari 365 GTC, Modell 70, leicht
defekt, DM 8500.- zu verkaufen. Te-
lefon 02 81/6 44 86. 51 587

Ferrari Dino 308 GT IV, Bj. 7/75, km
28 000, DM 30 000.- + 11 % MwSt.
Tel. 02 21/37 49 81. 51 692 H

Verk. Dino-Teile neuw. 0 64 55/3 14,
51 690

Suche Ferrari Dino 246 Coupé, nur
Bj. 75, sehr gepflegt und wenig km.
Zuschr. unt. Chiffre A 19/51 836

Ferrari 365 GT 2/2, Bj. 71, 56 000 km,
techn. u. opt. Bestzustand, alle Ex-
tras, 25 000.- DM. Tel. 0 50 66/19 54.
51 835

Suche Ferrari-Unfallwagen, Ge-
brauchtteilhändler. T. 021 51/3 59 94.
52 004

Ferrari Daytona, Bestzust., 34 000
km, rot, Zubehör. Chiffre A 19/52 321

Ferrari 308 GT 4, 5,76, 4000 km, neu-
wertig, VB 38 000.-, 0 43 21/4 26 97.
52 322

Ferrari Dino 308 GT 4 2+2, silb.-me-
tall., nicht zugeln., nur 3900 km, ab-
solut neuwertig., NP 55 800.-, jetzt nur
44 800.-, im Kundenauftrag. AUTO-
ZENTRUM WITTEN, Bernh. Ernst,
Ferrari-Vertragshändl., Am Crengel-
danz, 5810 Witten, T. 0 23 02/5 70 71.
52 323 H

Suche 246 GT. Tel. 0 97 21/4 19 75.
52 324

Fiat

SEBRING-Sport-Auspuffanlage

- der Langzeit-Auspuff -

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit,
vernickelte Innenrohre, Garantie
1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye-
und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort
lieferbar für FIAT 127, 128, 128 rally,
128 Coupé, 125, 125 Spezial.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

1500er Cabrio, Bj. 61, seit 68 abgen.,
fahrber., Maserati-E-Mot. fast TÜV-
fertig, VB 1200.-, T. 05 11/48 07 96.
51 838

FIAT 130 B, Techn.-Karosserie-Tei-
le. Tel. 02 21/4 30 22 91. 51 693

128 Coupé „Spezial“. 0611/2 19 82 13.
51 589

Fiat 125 S, 60 000 km, ohne Rost,
TÜV 9,78, DM 1900.-, Telefon Essen
02 01/57 92 33. 52 331

850 Coupé-Motor, 250.-, 02452/62392.
52 332

2 Doppelverg., Krümmer, Filter f.
X 1/9 u. alle 128 Typ., VB DM 450.-,
4 LM-Felg. 5 1/2 J x 13 m. neuen 165/
70, DM 700.-, Tel. 0 21 22/31 49 32.
52 566

Fiat 124 Sport, Bj. 8/74, TÜV 8/78,
118 PS, Radio, div. Extras, 50 000 km.
DM 7300.-, Tel. Nürnberg 59 56 11,
Sa-So 52 24 28. 52 567

Fiat Dino, Bj. 71, überh. Motor, DM
10 800.-, Bj. 02 11/68 22 22. 52 325 H

Fiat 130 B, Bj. 72, TÜV 78, Autom.,
Lederpolster, Bestzust., DM 7500.-,
Tel. 0 22 36/4 35 56, von 8-16 Uhr.
51 840

Capri RS, Bj. 71, neuer Motor 4000
km, 9" BBS, mit Front- u. Heckspoiler,
leicht lackbeschädigt, VB 9000.-,
DM. Tel. 0 24 21/8 21 65, 19-21 Uhr.
51 591

Kaufvertrag für Ford Escort 2000 RS
abzugeb. 10% Nachlaß, spanisch-rot,
Colorscheiben, innen verstellb. Au-
ßenspiegel, Ausstellfenster, S-Paket.
Tel. 0 74 22/2 01 07 od. 0 74 02/4 56.
51 950

Mustang Mach 1, s. gt. Zust. m. Mo-
tor-Garant. VB 4200.-, 02 11/25 15 27.
51 697

Escort RS 2000, 40 000 km + Mini-
lite-Felgen, Scheelstöße u. a. zu ver-
kaufen. Tel. 04 31/8 60 16. 51 696

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
- der Langzeit-Auspuff -

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit,
vernickelte Innenrohre, Garantie
1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye-
und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort
lieferbar für FORD Capri 1600 GT -
XL, Escort II.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Escort RS, 22 000 km, VB DM 9700.-,
B. Heckmann, Bahnhofstr. 2, 7712
Blumberg/Zollhaus. 51 695

Verkaufe Ford Escort RS 2000, Bj. 74,
50 000 km, 120 PS, verschiedene Ex-
tras, Spoiler etc. VB 6400.- DM.
Tel. 0 61 94/6 41 01, ab 18 Uhr. 51 694

Escort 2000 RS, 12,73, 48 000 km, DM
6000.-, Tel. 0 71 64/22 90. 51 848

Mustang Ghia II, Bj. 75, EZ 76, 144
PS, VB DM 13 500.- (evtl. Inzahlung.).
Tel. 0 72 52/34 34, von 19-20 Uhr.
51 847

RS Capri im Rennlook, Bj. 72, km
54 000, 9" BBS 235/60, Front-+Heck-
spoiler, Ölkühl., 2,3 L, 135 PS, Rad.,
+RS Teile, alles TÜV, lasurrot, Dia-
manteff., DM 9000.-, T. 0 86 83/5 09.
51 846

Escort RS 2000 Bj. 74, 0 43 21/1 32 10.
51 845

Granada GL, Bj. 76, 2,0 L, 5000 km,
blau/weiß met., DM 16 000.-, Tel.
0 61 06/2 12 98, Nähe Offenbach/M.
51 844

MUSTANG-Gebrauchteile, 16-19 Uhr, Tel. 06193/84409
52 007

OSI 2,3, Bj. 68, TÜV 5,78, 108 000 km,
Bestzust., ATS, LM-Räder, viele Ex-
tras, VB 6500.-, Tel. 0 61 03/6 44 90.
51 843

Verkaufe von V6 Capri Motor, 8er
Vergaseranlage, VB 1000.- DM. Tel.
0 83 23/89 36. 52 333

Werkverbreiterung f. Capri II kom-
plett DM 780.-, Tel. 0 23 09/4 03 16.
52 334

Escort RS, 3,74, Rennlook, 8/9" BBS,
viele Extras, VB 11 800.-, Pkw Inz.
Tel. 09 11/39 53 58, ab 18 U. 48 48 15.
52 335

Escort I RS, Bj. 10/73, 20 000 km,
TÜV 1,78, z. verk. od. T. geg. R 2,6
Ltr. Capri. Tel. 0 74 24/54 62, ab 18 h.
52 336

Wie nagelneuer 2,8 l Motor, Diff.
Sperr, 5-Gg.-Getr., eckige Verbr.,
BBS 235 Reifen, Front- u. Hecksp.,
alles TÜV eingetr. Beschleunigung
von 0-100 in 6 Sek. Preis VB. Tel.
02 21/73 35 86, ab 18 Uhr. 52 337

Sportfahrer! Deutschlands schönster
straßenzugelassener Renncapri wegen
Familienzuwachs abzugeben,
das KFZ ist mit allen erdenklichen
Extras ausger. 02 21/73 35 86, ab 18h.
52 338

Mustang Cabrio, Bj. 72, Autom. VB,
148 PS, Stereo, 1. Hd., DM 7000.-,
0 61 31/64 26 66, ab 18 h 0 61 28/2 13 20.
52 340

Renncapri 2,6 RS, 66 000 km, TÜV
78, Koffl.verbr., 235/60, Sperr,
Spoiler, Überr., v. sonst. Extr.,
VB 10 000.- DM. T. 0 89/3 61 33 57.
52 342

Capri II, Bj. 6,75, schwarz-gold,
Serv., 26 000 km m. leichtem Unf-
sch. f. DM 9800.- zu verk., sowie
Opel Weber-Doppelvergasieranlage
kompl. f. DM 300.-, W. Fouquet,
Castropher Str. 367, 4354 Datteln.
52 343

GRAN. LS Turbo, 76, 07 71/6 16 76.
52 440

DIE CHANCE nicht nur beim AUTOFAHREN bei Sport und Spiel, bei kleinen Kindern, bei alten Menschen, bei Diabetikern, bei Herz- und Allergiekranke, bei Behin- derten, am Arbeitsplatz IM NOTFALL



SOS-KAPSEL immer dabei

- ★ als Halskette, Armband oder an der Armbanduhr
- ★ versehen mit 63 cm langem Alarmpaß in 6 Sprachen
- ★ wasserdicht, druck- und feuerfest

Die SOS-KAPSEL, empfohlen von Rettungshilfeorganisationen als „der LEBENSRETTET“, ist sinnvoll und nützlich – auch als Ergänzung zum bundeseinheitlichen Notfalleisweis.

Erhältlich durch Drogerien, Apotheken und Mallester-Hilfsdienst e.V.,

Postfach 50 16 60, 5000 Köln 50

Alleinvertreib für Deutschland:

A. S. Hirt GmbH, Postfach 7, 6231 Schwalbach/Ts., Tel. 0 61 96/19 99

Fiat Dino-Unfallwagen gesucht. Er-
satzteil-Verkauf. Tel. 02 11/71 25 17.
52 005 H

FIAT 124, Abarth, rally 128 PS, 2
Jahre alt, neuw., m. Zubehör, preis-
günst. zu verkauf. Tel. 0 26 20/6 11.
51 841

Direktionsfzg. Fiat 130 Lim., 34 000
km, Bj. 8,75, 17 000.- DM inkl. 11%
MwSt. Tel. 02 11/68 22 22. 52 326 H

Fiat 124 Sport Coupé, Bj. 73, 27 500
km, 1800-118 PS, viele Extras, VHB
9750.- DM. Tel. 0 61 96/2 57 00.
52 327

Fiat 128 Gr. 2, 77, 1134 ccm, 122 PS,
aus berufl. Gründen je nach Zubehör
für DM 7000.- zu verk. Tel. 0 21 26:
2 43 17, nach 20 Uhr. 52 328

Fiat Dino 400 Coupé, lindgrün-met.,
Bj. 2,72, neuer Mot., mit Rechnung
über DM 15 100.- für DM 12 950.-
im Kundenauftrag abzugeben. Walter
Hagen & Co. GmbH, Hülser Str. 500,
4150 Krefeld. Tel. 89 52 10/89 52 11.
52 329 H

Fiat 130 Coupé, Direktionsfahrzeug,
silb.-met., Klimaanlage, Stereoanl., Bj.
11,74, 47 000 km, NP DM 45 000.-, für
DM 22 000.- inkl. 11% MwSt. z. verk.
Walter Hagen & Co. GmbH, Hülser
Str. 415 Krefeld, T. 89 52 10/89 52 11.
52 330 H

Fiat Abarth, 1300, TÜV 78, ATM 2000
km, 1a, günst. zu verk. 02403/4415.
51 842

X 1/9 Exklusiv-Serie, grün, 900 km,
DM 12 600.-, T. 0 67 81/4 21 81/2 73 44.
51 839 H

Ford



liefert für alle FORD-MODELLE MOTOR-,
FAHRWERK- und KAROSSERIE-Umbauteile für
Straße, Rallye und Racing, kompl. Gr. 1- und
Gr. 2-Fahrzeuge. Bitte Katalog gegen DM 2,50
in Briefmarken anfordern. Alle Teile mit TÜV-
Gutachten.

Mustang-Teile zu verk. Unfall-Wagen
ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04.
52 006

Capri RS 2600 Inj., Mod. 73, 150 PS,
205 km/h, ATM 54 000 km, Radio, ca.
7200.- DM. 05 11/8 50 03 33/81 40 32.
51 593

Escort RS Rennlook, 12,74, 120 PS,
18 000 km, Verbr. 8" BBS, Spoiler,
§. v. Extr., VB 12 200.-, 02202/36238.
51 592

Capri II, schwarz-gold, Sonderser., 2,3 l, 108 PS, 35 000 km, Stereo-Rad, u. Cass., Dachant., 4 neue Pirellireifen, LM-Felgen, 4000.- DM unter NP, VB. Tel. 0 93 31/31 71. 52 344

Capri S 108 PS, Extr., Neu., DM 13 900.- Endpr., Lieferb. Tel. 02 21/ 7 12 18 08, Hermanns Garage Köln. 52 345 H

Verkauf Escort RSR, 140 PS, 8" BBS, Kotfl. verbr., 3500 km, v. Extr., DM 23 000.-, Bernd Ringshausen, Wetzlarerstr. 53, 6308 Butzbach, Tel. 0 60 33/6 08 88. 52 346

3 Ltr.-Rennlook-Capri, Bj. 73, TÜV 78, 7 1/2" ATS 235/80, Bilstein, Ster., techn. + opt. wie neu, VB 15 000.-, T. 0 58 43/71 00. 52 347

Capri 3.0 Ltr., Bj. 11,72, 80 000 km, 9" BBS, Front- u. Heckspoiler, Sonderlack, Schalensitze, Stereoanl., Bilsteinfahrwerk, alles TÜV, Fr. VS. Tel. Mo.-Fr. 0 89/18 00 41. 52 348

Capri RS 2.8 I, SD, verbleit, 9" Felg, 235er Reifen, Front + Heckspoiler, Sperre usw., Bestzust., vk. Tel. 0 28 34/22 77 oder 23 77. 52 349

Suche gebr. Turboanlage kompl. f. 6 Zyl. Ford. St. Rapp, Steinwenderstr. 15, A-9500 Villach/Osterr. 52 527

Capri RS, Bj. 74, TÜV 6,78, 23 000 km, weiß/blau, VB 11 500.-, Tel. 09 11/22 35 07. 52 441

Geländewagen

Allrad-Geländefahrzeuge
Land- und Range Rover, Jeep, DKW, Haflinger, VW 181, Unimog, Ankauf - Verkauf - Tausch, ständig große Auswahl, E.-Teile-Versand f. Land- u. Range Rover
Allrad - Toni Wagner
Land- Range Rover Vertragswerkstatt,
7891 Bannholz b. Waldshut, an der 6 500,
Tel. 0 77 55/3 63

Su. VW 181 bis 2000.-, 0 40/5 25 57 81. 52 568

Aus Armeebeständen bieten wir an:
Land-Rover 88 und 109 mit Plane u. Hardtop, Land-Rover in gutem Zustand, schon f. DM 4500.-, Europa B. V. Stationsweg 90, Herkenbosch/Holland (5 km von dt. Grenze b. Roermond). Tel. 00 31/47 52/14 30. 67 542 H

Afrakafahrer! Hanomag-AL-28-Diesel, Allrad, TÜV 10/76, Stdhzg. Einricht., VB DM 3500.-, 0 63 46/4 93. 52 350

Safari-Fahrzeug Borgward B 2000, Bestzust., VB 3500.-, 07 11/37 32 23. 51 849

Einmaliger Sommer- + Winter-Expeditions-Unimog

404 S, Bj. 71, 30 000 km, Sonderaufb. m. Funk, Wechs.str.-Gen., WC, Külschr., Heizung, Durchgang zum Fahrerhaus, Elektro-Winde; Ster. VB DM 34 000.-, Standort München, Tel. 0 89/34 36 51. 51 595

UNIMOG S 404 Koffer, TÜV, Fertigmotor überh., VB DM 11 000.-, Inz. mögl. Tel. 0 52 54/73 20. 51 698

Glas

Glas 3.0 Ltr. V8, Bestzust., met-silber, Mot. 45 000 km, gel., TÜV abgen. bis 9,78, mit Stereo Radio-Cass., abzugeb., DM 7000.-, Autoklinik Werner Trosche, 46 Dortmund-Eving, Evinger Str. 210-212, 02 31/ 85 02 02. 51 850 H

Glas 1004, Bj. 67, TÜV 7,77, Rad., opt. + techn. neuw. 04 21/41 17 53. 52 442

Glas 1700, z. Ausschl., Bd. def. so. ok. Pfersich, KN, Reutestr. 75. 52 443

Glas 2600, DM 2800.-, zu verk. Tel. 0 82 82/36 03. 52 351

3000 V8, Bj. 68, TÜV 5,78, Mot. vor 30 000 km überholt, Verg., W.pump., Bremsanl., Antriebschw. neu, umst.h. f. 5000.- DM zu verk. Tel. 0 21 04/ 2 44 04 od. priv. 02 11/24 19 02. 53 352

BMW-Glas, 1600 GT, 68, Bestzust., 105 000 km, Tot. 20 000 km, m. viel. Ersatzteilen, VHB DM 8500.-, Tel. 0 62 21/1 20 31. 51 594

Liebhäberstück: Glas BMW 3000 V8, Bj. 68, 58 000 km, TÜV 7,78, polaris, Stereo, Cass.rec., Nackenst., neuber., Zusatzchrom, 4 Halo, Bestz., div. E-Teile, VB 11 000.-, Tel. 02 31/ 21 20 68. 51 699

Honda

Honda S 800 C, 46 000 km, Bj. 71, rot, Topzust., VB 2300.-, T. 0 24 03/ 2 77 33, Tings. 52 353

Honda Civic 1200, Bj. 75, 30 000 km, zum Ausschl. (Schaltgetr.) Mot. u. Getr. gut, DM 600.-, 0 92 21/7 57 10. 52 354

Verk. noch 2 S 800 Cp., b. Bj. 71, TÜV frei, guter Zust., wenig km, 1. MZ, ab DM 3800.- VB. T. 04795/341. 52 355

Honda S 800, Bj. 63, f. DM 1500.- zu verk. Tel. 0 59 71/5 33 16. 52 356

Eliti Wg. Umzug Honda S 800-Teile billig abzugeb., Preis VB. P. Redwitz, Hombergstr. 59, 4322 Sprockhövel 1. 51 852

Iso Grifo GL Liebhäberfahrzeug erstkl. Zust., TÜV 7,78, 297 DIN PS, 40 000 km, z. verk. 0 71 42/60 16. 52 358

Teile aus **Iso-Grifo LU 550**, z. B. 5-Gg. Getr., 225 Reifen 70 % auf 7" LM-Felg. usw. zu verk., evtl. Einbau. Tel. 02 06/80 79 56. 52 359

Iso Grifo, Bj. 68-71, gesucht, auch verwaht u. hohe km, z. Höchstpreis. Tel. 0 71 81/7 15 65. 51 855

Jaguar

JAGUAR
XJ/S, XJ 4.2, XJ 5.3
Coupé u. Limousine beim
größten Jaguar-Händler
An der Reichartstr. 10, 4000 Düsseldorf
AUTO-BECKER
4 Düsseldorf - Sülbertstr. 150 - Tel. 02 11/33 80-1

52 494 H

KRONPRINZ-FELGEN

Die Gutgebauten
in Solinger Qualität.

Sicherheit mit diesem Zeichen (KP)



S 800 Cabrio, TÜV 78, Mot.sch., z. Ausschl., VB 900.-, 0 60 83/3 53. 51 853

Kaufe jeden Honda 360, 400 od. 600 Touring, auch reparaturbed. od. unfallb. Tel. 0 42 61/40 40. 51 851 H

Indra

Suche Indra, Zustand egal. Zuschr. unt. Chiffre A 19/52 414

Iso

Iso Grifo GL Targa, Bj. 66, sehr gt. Zust., 9500.- z. vk. 02 09/2 50 28/29. 52 362

Iso Unfall, Bj. 71, 25 000 km gel. Tel. 0 71 81/7 15 65. 51 854

ISO LELE 5.7, 244 PS, 4-Gg., Bj. 72, 70 000 km, TÜV 8,78, neu bereift, neu lackiert. Tel. 02 41/2 14 41. 52 357

MK 2/240, Bj. 11,68, TÜV 6,78, 2.4 Ltr., Getriebe, Bremsen, Kupplung, Reifen neu, grau-roter Leder-Polst., 2. Hd., 74 000 km, VB 8700.-, Tel. 07 61/ 50 80 07. 52 569

Jaguar MK 10, Bj. 66, total restaur., m. sämtlichen Extras (Zweitwagen). **Jaguar E Typ Coupé**, teilrestauriert, Mot. neu, 5-Gang-Overdr.-Getr., Pr. VB od. Tausch geg. DB 3 450. Tel. 0 64 41/2 75 11. 52 570

MK II Daimler, Bj. 68, neuwert., or., 22 000 M, 18 000.-, T. 0 81 41/2 06 75. 52 571

MK II, 3.8, Linksl., schwarz, TÜV 10/76, Chromsp., Radio, Cass., Halogen usw. Tel. 0 71 52/4 36 23. 52 572

MK II, Bj. 68, TÜV 78, Bestzust., zu verk. Tel. 02 11/57 15 64. 51 596

Tausch: Jaguar XJ 64, 2 l, Overdr., Klima, gleichwert., gegen meinen Citroen CX 2200, Pallas, 76er, 5000 km, an Postfach 27, 552 Bitburg. 51 881

BOSIGT
der Sportschnelle
● von Technikern aus dem Rennsport entwickelt
● lange Lebensdauer
● benzinsparend
● überlegenes technisches Konzept
TUV geprüft
Dr. Höhn Sport Styling
Hochleistungs Auspuff
Postfach 32
7116 Ingelfingen,
Tel. 1 (0 71 40) 21 00
Fordern Sie den umfangreichen Sonderprospekt an

XJ6 3 Dellorto 45 DOHC Doppelvergas. f. 4,2 l Mot. kpl. m. Krüm., sowie 2 n. engl. 300° Nockenw. z. vk., Leistungsst., 55 PS ohne Spritmehrerbr., DM 750.-, T. 0 62 02/6 17 06. 51 883

Jaguar MK 10, Bj. 1966, PS 240, AT-Motor, km 15 000 gel., Fahrzeug ist neu lack., umständeh. zu Lieb.pr. abzugeben. W. Lasse, 2820 Bremen 71, Tel. 04 21/60 18 65. 51 864

Jaguar-Barank. T. 07 11/29 72 66. 52 011

420 G, Bj. 68, TÜV neu, Bestzust. Nehme altes Gemälde od. Mercedes PKW Inz. Tel. 0 73 21/4 46 14. 51 865

E Typ 2+2, 4,2 l, EZ 73, guter Zustand. T. 0 61 31/2 78 32 od. 67 19 73. 51 866

JAGUAR IN KÖLN
AUTOHAUS
KEMPEN
Ständig Auswahl an Neu- und erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 49 81 und 37 56 77
Ankauf von guten gebrauchten Jaguar.

Jaguar XJ 6, 4.2, Automatic, Bj. 74, Erstbes., 37 000 km, TÜV 1/78, Preis VB, evtl. Tausch Fer./Lamborghini mit Wertausgl. Tel. 02 11/44 36 08. 51 597

Jaguar-Daimler 250 V8 Saloon, Bj. 68, 80 000 km, kompl. Leder, Extr., VB 6700.-, Tel. 0 40/45 19 55, abs. 51 856

British Classic Cars

Verkauf - Restaurierung - Ersatzteile
MK II + XK. Unser XK 120: 3. Platz Le Mans, 2. Platz Nürburgring, 1. Platz Hockenheim. 78 Freiburg, T. 0761/508838

Jedes Teil schnell und günstig für **ALLE ENGL. FAHRZEUGE**, 0 61 74/ 54 60. 52 008 H

Jaguar-Ersatzteile, Unfallwagen ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581 611. 52 010 H

Jaguar-Barankauf. 0 70 42/76 47. 52 009

Jaguar MK II, 3.4 Ltr., Bj. 12,67, TÜV neu, dkl.-blau, schwarzes Leder, Overdrive, Speichenräder, gel. Scheib., Rad., Bestzust., VB 15 000, **Porsche-Händler Hahn**, Göttingen, 0 71 61/7 80 19. 52 363 H

Jaguar E Coupé, 71, DM 12 000.-, Tel. 0 52 51/2 63 78. 52 364

Suche E-Type Roadster, Bj. 63 bis 67, unrestauriert. T. 0 21 22/81 76 63. 52 365

Jaguar-Daimler V8, 2.5 Ltr., Autom., dkl.-blau, Bj. 68, Ledersitze, Servo, Rad., heizb. Hecksch., techn./opt. wie neu, TÜV 10,77, rechtsg., VB 10 500.-, Tel. 08 31/8 32 92. 52 366

Jaguar XJ 12, Bj. 73, dunkelrot, Color, Stereo, TÜV neu, 23 500.- VB. Tel. 08 21/71 44 44. 52 367

Jaguar MK 10, 420 Saloon, sehr gepflegt, Rechtslenker, TÜV 78 von privat. Tel. 0 22 43/49 21 tagsüber, 0 22 45/7 79, abends. 52 370

Jaguar

MK II, 3.8 Autom., weiß, schwarzes Leder, Radio, 1a Zust., VB 8500.-, Tel. 0 30/2 51 42 96. 52 368
Jaguar MK 10, silber-met., Motorschaden, preisw. T. 04 31/2 62 94. 52 369

Jaguar XJ 6, met.-grün, Leder, Radio, Klimaanlage, s. gepfl., 100 000 km, VB 12 500.- + MWSt. Tel. 0 52 22/ 5 03 97. 52 371

British Classic Cars

MK II Enthusiasts-Club-Treffen 25. bis 26. 9. in Freiburg. T. 0761/508838
MK 10, Bj. 66, TÜV 77, zu verk., T. 0 23 91/20 58. 52 372

Jaguar E-Coupé 2+2, Bj. 71, Topzust., VB 12 600.-, 0 71 91/6 91 73. 52 373

Daimler 250 V8, 88, w. MK II, dblaut, Autom., Leder, RD, TÜV 7.78. Tel. 0 41 03/65 45. 52 374

Relion 1. XJ 12, 2 Stück 205/70 VR Dunlop Aqua Jet, nur 100 km gef. Tel. 0 61 93/85 55. 52 375 H

MK II 240, Bj. 68, gepfl. Leder, Rad. GB-NR, verz., VB 8800.-, Tel. Di.-Fr. v. 9-12 Uhr 0 63 31/29 13. 52 376

Jaguar XK 150S DHC, Bj. 59, restaur. von Oldham u. Crowther 75. Rechtslenker, Speichenr., rot, Leder weiß, 1a Zust. T. 0 52 18 13 19. 52 377

Suche Jaguar E-Coupé, ab Bj. 65, in gutem Zust. unt. Chiffre A 19/52 378

XJS Sportcoupé, 287 PS, rot, fabr.-neu, volle Garantie, günst. abzug., auch Eintausch. Maier, Tel. 07 11/ 65 13 79, abends. 52 379

MK II 3.4 Ltr., Bj. 67, 67 000 Miles, schackheftgepfl., TÜV 9.78, Autom., Servol., exc. Zust., DM 8800.-, Tel. 09 31/4 10 22 10. 52 380

JAGUAR

1 Automobil für Individualisten und Kenner. Wir liefern Ihnen dieses Fahrzeug zu günstigen Konditionen und haben ständig eine Auswahl auf Lager.

fa. Impex exclusive automobile handels GmbH. Tel. 0 71 52/2 53 88.

51 857 H

Jaguar 420, Autom., Bj. 69, 47 000 Miles, TÜV 6.78, VB 8800.- DM. Tel. 09 31/4 10 22 10. 52 381

Jaguar XJ 6 4.2 I, Bj. 72, 1. Hd., TÜV neu, 70 000, Schaltgetr., unfallfrei, 12 500.-, 07 11/64 38 58/64 74 85. 52 382

Jaguar XJ 12, Bj. 73, silbermet., Led.-Ausst., Kopfst., Autom., neuer Mot., 1000 km, Getr. überh., neu: Auspuffanl., Lenkung, Lackierg., Stereo, von Privat geg. Höchstgeb. Zuschr. unter Chiffre A 19/52 383

Jaguar 3.8 LS, Blau-Leder, Overdrive, Speichenräder, DM 6000.-; suche Type E Peugeot 301 D zum Fertigrestaurieren DM 3000.-; Hotchkiss Anjou DM 3000.-; Facel Vega HK 500 wie neu DM 10 500.-, T. Strasbourg 88/3207/42. 65 381

3.8 S, fahrbereit, zu verk., nicht unt. DM 1500.-, engl. Zul. Tel. 0 52 06/ 32 16 oder 0 57 31/2 11 07. 52 385

JAGUAR 3.8 S, linksgest., autom., dkl.-blau, Speichenr., Stereo, Pr. VB. Inz.-nahme v. DB n. 70 mögl. Tel. 0 27 34/6 14 94 nach 19 Uhr. 52 444

MK II Daimler V8 2.5 L., 140 PS, Bj. 68, Autom., VB 5000.-, 0 50 51/24 72. 52 445

Jaguar E V12, Automatic, Bj. 72, SUPER-Auto für Liebhaber, 60 000 km, neu, bzw. überh., silbermet.-L., Getriebe, Umwandler, Zündung, Mol., Auspuff, Thermostat, Antenne, VHB 25 000.- bis 20 000. T. 0 21 33/3 49 42 bei Fanal Schlaghecke, Essener Str. 52, 4330 Mülheim-Ruhr. 52 446

JAGUAR-REIFEN

XJ 6 ER 70/VR 15 DUNLOP DM 175,-
XJ 12 205/70 VR 15 DUNLOP DM 182,-

Telefon 0 27 22 / 74 62

Jaguar XJ 6, 4.2 L, Bj. 72, silbermet., mit neuer Maschine (20 000 km), kompl. neu überholt, TÜV bis 8.78, neues Diff., Hinterachse und Auspuffanlage in sehr gutem Zustand, von Privat zu verk. Tel. 0 61 43/77 41, Herr Paltmann oder 0 61 36/4 14/4 15. 52 447

XJ6, 4.2, 69, 87 000, TÜV 5.78, Overdr., Motor b. 79 000 teilüberh., silber-met., dkl.-blaue Lederpolst., el. Fensterh., SD, Radio, 8 Kanal-Stereo, neu bereift, exzell. Zust., Festpr. 11 800.-, Metallbau Klump, Tel. 07 11/64 56 13. 52 448

XK 150 S, Bj. 60, hervorr. Zustand, geg. Geb. ü. 20 000.- DM. 0931/54090. 51 706

XK 150 S / TÜV NEU

Interess. Preis. T. 07 21/7 10 24/2 97 22. 52 384

E Cabrio, Bj. 70/71, rot, Colorsch., Chromspeichenr., Radio-Cass., 1a, FPr. 16 000.-, Tel. 0 77 71/75 77. 51 599

E-Cabrio V12, 1.75, 12 000 km, silb.-met., 1. Hd., makellos, 28 000.- VB. Tel. 07 11/22 49 73. 52 499 H

Jaguar 3.4 S, 1966, 100 000 km, TÜV neu, ca. DM 8000.-, 07 31/5 61 60. 51 710

Jaguar XJ6 4.2 I, 35 000 km, dunkelbl. Bestzust. abzugeben, DM 19 500.-, T. 0 97 21/8 23 35, 9-18. 51 709

Neuwertig XJ 6 Coupé, 10 Mon. alt, silber, 1. Hd., 40 000 km Autobahn, DM 28 000.-, 0 21 02/6 74 09 ab 17h. 51 708

420, o. Mot. u. Getr., Speichenräd., hel. Led., 1000.- DM VB. 02 61/2 43 49. 51 707

'XJ6+12 Neuwagen sof. Lieferb.'
 [weit unter Preisempfl. Fink, 072 54/10 81]

MK II, Bj. 69, TÜV 9.79, unfallfrei, 2.4 I, weiß, rotes Led., Radio, 60 000 km, Preis VB, orig. Zustand. Tel. 0 23 71/2 33 33. 51 705

E-Type Cabrio 4.2 I, gesucht. Tel. 08 41/5 62 84, abends. 51 704

MK II/Daimler V8 Saloon orig. engl. deutsche Zulass. u. Brief, TÜV 6.78, sehr schönes Liebhaberfz. G. Geb. ab DM 10 000.-, T. 0 50 31/30 65. 51 703

Autorisierte Jaguar-Fachbetriebe:

AACHEN.
 Autohaus Dreis, Tel. 02 41/7 30 93
 Josef Lannotte, Tel. 02 41/16 23 75 + 16 23 62
ALBSTADT,
 Anton Godinez, Tel. 07 431/43 37 + 24 52
ALSDORF,
 Hubert Nusser jun., Tel. 02 404/12 55
ALTENA,
 Klaus Lienkämper & Co OHG, Tel. 02 23 52/50 430
ALZENAU,
 Autohaus Amberg, Tel. 06 023/44 9
AMBERG,
 Rattke & Hofmann, Tel. 09 621/8 17 58
ASCHAFFENBURG,
 Autohaus Amberg, Tel. 06 021/2 14 18/19 + 2 14 10
AUGSBURG,
 R. Stölter Automobile, Tel. 08 21/3 08 78
BAD HONNEF,
 Peter Reuffel, Tel. 02 224/24 06
BAD VILBEL,
 Michael Krage GmbH, Tel. 06 193/81 02-3
BAD ZWISCHENAHN,
 Dierk Mengers, Tel. 04 403/33 78
BAYREUTH,
 Auto-Koller, Tel. 09 21/8 91 27-29
BECKUM,
 Hubert Plannkuche, Tel. 02 521/33 01
BERGISCHE GLADBACH,
 Kirch & Nicolini, Tel. 02 202/5 18 44
BERLIN,
 Herbert Schultze OHG, Tel. 03 30/8 96 90 35 + 8 220 51
BIELEFELD,
 Auto-Sport Stopka, Tel. 05 21/20 98 2 + 20 35 57
BITBURG,
 Carl Metzger KG, Tel. 06 561/34 62
BONN,
 Auto-Kümpel, Tel. 02 221/23 20 61
 Auto Mahlbarg, Tel. 02 221/63 66 56
BRAUNSCHWEIG,
 Michael Gottschling + Sohn KG, Tel. 05 31/74 54 6
BREMEN,
 Auto Heins KG, Tel. 04 21/49 00 16-17
DARMSTADT,
 Hans Bryak, Tel. 06 151/81 66 6
DAUCHINGEN,
 Waldemar Birkholz, Tel. 07 720/45 83
DETMOLD,
 Fritz Siegmeyer, Tel. 05 231/24 72
DIETZENBACH,
 Autohaus Peters, Tel. 08 074/23 56 7
DORMAGEN,
 Egon Huntegebürth, Tel. 02 106/47 171
DÜSSELDORF,
 Auto-Supermarkt GmbH, Tel. 02 11/33 80-1
 Birkelbach & Unkrue, Tel. 02 11/67 16 60
 A. Brüggemann + Co GmbH, Tel. 02 11/78 18-1
DUISBURG,
 Autax Kraftfahrzeuge GmbH & Co. KG, Tel. 02 03/20 90 1
ECKERNFÖRDE,
 Neitzel KG, Tel. 04 351/56 46



JAGUAR

Ein gutes Auto braucht einen guten Service!

Ihr Jaguar ist ein außergewöhnliches, hochmodernes Auto. Deshalb braucht er einen außergewöhnlichen, hochmodernen Service. Der autorisierte Jaguar-Händler kann Ihnen diesen Service garantieren. Denn er verfügt über die entsprechend ausgestattete Werkstatt und die werksgeschulten Fachkräfte. Er besitzt die neuesten technischen Informationen und garantiert die Verwendung von Original-Ersatzteilen. Deshalb achten Sie beim Kauf wie beim Service auf das Zeichen des Vertrauens



ERLANGEN,
 Auto Lehnner GmbH, Tel. 09 131/33 158
ESSEN,
 Theo Deckar GmbH + Co KG, Tel. 02 01/68 41 45
ETTILINGEN,
 Walz & Zimmermann GmbH + Co KG, Tel. 07 42/34 56 52 + 77 30 5
FELLBACH-SCHMIDEN,
 Georg Ceslik, Tel. 07 11/51 15 60
FISCHEN,
 Auto Salger, Tel. 08 808/53 4
FLENSBURG,
 Petersen Auto-Depot, Tel. 04 61/17 85 1
FRANKFURT,
 Autohaus Bernhard Kniefel, Tel. 06 11/78 66 30 + 78 50 79
 E. H. Depireux, Tel. 06 11/23 58 64 + 73 43 08
FRECHEN,
 Manfred Hochkappel, Tel. 02 23 43/52 70 1 + 59 12 3
FREIBURG,
 Autohaus Speck, Tel. 07 61/31 131 + 32
FÜRTH,
 Autohaus Enser KG, Tel. 09 11/77 04 63 + 78 07 8
FULDA,
 Friedrich + Maier GmbH + Co KG, Tel. 06 61/69 69
GELSENKIRCHEN,
 Günter Auffenberg, Tel. 02 09/54 80 1
GEVELINGHAUSEN,
 Franz Josef Becker, Tel. 02 904/26 31
GRONAU,
 Gerhard Kemper, Tel. 02 652/33 29
GUXHAGEN,
 Christian Kuhlborn, Tel. 05 665/20 81

HAGE,
 Claas Ackermann, Tel. 04 931/72 37
HAMBURG,
 British Car Service, Tel. 04 0/38 18 33
 BMC Autohandels GmbH, Tel. 04 0/68 33 45
 Dieter Rothe, Tel. 04 0/64 10 999
 Siek & Co., Tel. 04 0/560 42 67
 Hans H. Stalberg, Tel. 04 0/27 11 21-25
 Vidal & Sohn, Tel. 04 0/25 79 01
HAMELN,
 Friedrich Kruger GmbH, Tel. 05 151/12 821
 Otto Lohrke, Tel. 05 151/21 099 + 76 58
HANNOVER,
 Autohaus Sud Hannover, Tel. 05 11/86 50 61
 Fritz Morgenroth KG, Tel. 05 11/63 00 07
 Gerhard Koch, Tel. 05 11/69 11 50
HEIDELBERG,
 A. Brüggemann & Co. GmbH., Tel. 06 221/81 091-5
HEILBRONN,
 Autohaus Fend KG, Tel. 07 131/81 081
HERNE,
 Rolke Automobile, Tel. 02 323/52 44
HERTEN,
 Josef Govert, Tel. 02 366/35 25
HILDESHEIM,
 Touren-u. Sportwagen Erdmann + Felske OHG, Tel. 05 121/56 14 8
ISERLOHN,
 Bremer & Co GmbH, Tel. 02 371/31 159
 Heinrich Burschik, Tel. 02 371/40 87 8

JÜLICH,
 Kaspar Schusseler, Tel. 02 461/25 39
KAMP-LINTFORT,
 Friedr. John GmbH, Tel. 02 842/75 55
KARLSFELD,
 Heinz Osterholzer, Tel. 08 131/91 516
KARLSRUHE,
 Autohaus Jürgen Olm GmbH, Tel. 07 21/69 42 43 + 66 13 76
KREFELD,
 Zimpel-Automobile GmbH & Co KG, Tel. 02 151/77 10 11
KÖLN,
 Autohaus F. J. Kempen, Tel. 02 21/37 49 61
MAINZ,
 Fox-Motors GmbH, Tel. 06 143/77 41-46
MANNHEIM,
 Autohaus Raichle & Baur GmbH & Co KG, Tel. 06 21/81 74 67
MEINERZHAGEN,
 Autohaus Rahardt, Tel. 02 354/21 44
MÖNCHENGLADBACH,
 R. Rankin & Co., Tel. 02 166/49 05 5 + 48 40 5
MONTABAUER,
 Auto-Nick KG, Tel. 02 602/20 88
MÜNCHEN,
 Anglo-Automobil Werner Fruhling, Tel. 08 9/182 70 6 + 19 46 03
 ASU Auto-Service Union KG, Tel. 08 9/38 10 71
 Auto-König, Tel. 08 9/93 40 22 + 59 65 44
 Auto-Opel, Tel. 08 9/28 11 78 + 28 26 24
 Auto-Wilhelm, Tel. 08 9/32 54 23 + 39 14 27

MÜNCHEN,
 Recknagel + Niedmeier OHG, Tel. 08 9/28 19 51 + 28 45 99
MÜNSTER,
 Ing. W. Brandes, Tel. 02 51/56 381 + 76 94 8
NEUMARKT,
 Autohaus Reutlinger GmbH & Co KG, AHG, Tel. 09 181/93 54
NORDHORN,
 Autohaus Paertmann, Tel. 05 921/14 48 49 + 14 94 1
NÜRNBERG,
 Britische Automobile, Tel. 09 11/36 94 9
 Motus, Jedamzik & Sandner OHG, Tel. 09 11/42 001-2
OFFENBURG,
 Arno Fandrich, Tel. 07 81/52 00
OSNABRÜCK,
 Georg Czapka, Tel. 05 41/57 26 29
OSTERODE,
 Autohaus Wolfgang Dohn, Tel. 05 522/35 80
PFORZHEIM,
 Autosalon Roger Schweikert GmbH + Co KG, Tel. 07 231/16 63 64
RASTATT,
 Auto-Metz GmbH, Tel. 07 222/34 031-32
RAVENSBURG,
 Siegfried Allgaier, Tel. 07 51/21 12 3
REGENSBURG,
 Oskar Seitz, Tel. 09 41/52 87 2
ROSENHEIM,
 Auto Fink + Sohn, Tel. 08 301/64 39 + 33 62
SAARBRÜCKEN,
 Alfred Ritz, Tel. 06 81/36 52 9
SACHSENHEIM,
 Schmidt Fahrzeuge KG, Tel. 07 147/71 40
SIEGBURG,
 Josef Lobbert Erben, Tel. 02 241/64 11 4
SIEGEN,
 Fritz Heinrich, Tel. 02 71/49 75-76
STUTTGART,
 AVG Auto-Verkaufs GmbH, Tel. 07 11/72 20 94-95
 Hahn Sportwagen GmbH, Tel. 07 11/50 32 61
 Paulinen-Garage Struckmann + Co., Tel. 07 11/85 45 51
TRIER,
 Carl Metzger KG, Tel. 06 51/87 063-64
ULM-SÖFLINGEN,
 E. Gruppe, Tel. 07 31/38 14 35
VECHTA,
 Karl Sudbeck, Tel. 04 441/26 88
WEILHEIM,
 Auto Salger, Tel. 08 61/33 34
WIESBADEN,
 Heinz Heil, Tel. 06 121/42 02 22 + 42 02 32
WÜRZBURG,
 Schürer & Co KG, Tel. 09 31/51 05 8 + 51 18 5
WÜRZBURG-ZELL,
 Ernst Breitenberger, Tel. 09 31/59 78 18
WUPPERTAL,
 Altmann + Hansen GmbH & Co KG, Tel. 02 02/31 07 11

Jaguar
LEHNER 8520 ERLANGEN
Günther-Scharowsky-Straße 11
Tel. 0 91 31 330 58, Telex 629 756

JAGUAR MKII, Besicht. in Münch., DM 5000.—. Tel. 0 89/28 51 80. 51 702
XK 150, Bj. 58, Cabrio, Rechtslenk., verzollt, umrestauriert, el. Anlage, f. DM 1600.— überholt, verk. DM 9000.—. Tel. Köln 86 45 80. 51 701
Verk. Jaguar E 4.2 Cabrio, Bj. 12,70, m. leicht. Mot.sch., VB 9700.— DM. Tel. ab 18 Uhr 0 72 61/41 52. 51 700

Autobarankauf
Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).
Harald Rochel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/2 65 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

Jaguar E-Type 2+2 Coupé V 12, Bj. 75, neuwert., wenig km, R. Süddt., von Privat bar ges. Chiffre
A 19/51 600

XJ 12 L, Series 2, Bj. 74, 42 000 km, blaumet., neuwert., 23 500.— DM VB. Tel. 07 11/22 49 73. 52 498 H

XJ 6 Coupé 4,2, Bj. 76, 6000 km, automat. Stereo-Radio, z. Schätzpr 02 03/70 59 60. 51 598



Jaguar EV 12, 23 000 km, techn. + opt. Note I, DM 18 000.—, Autom. Limousine bis DM 8000.—. Inz. Tel. 0 65 38/61 18/68 06. 51 862

Jaguar XJ 6, 72, TÜV 6/78, gepflegt, Lederpolst., Overdrive, Servo, Ster., grünmet., DM 12 500.— VB, Vollfinanz. und Eintauch mögl. Tel. 02 11/35 64 35. 51 858 H

JAGUAR NEUWAGEN
XJ 4.2 — XJ 5.3, Lim. + Coupé
günstig sofort ab Lager lieferbar
Huscher-Strapp
Tel. 0 21 05/47 03 + 0 21 01/6 95 44

Jaguar E Type Coupé, Bj. 69, ATM 2000, w. Fam.-Zuwachs zu tauschen od. verk. Topzustand. 0 67 31/12 85. 51 859

Privatmann sucht dringend Jaguar E-Type, 12 Zyl., ab Bj. 74, mögl. Cabrio, aber auch Coupé. Kiehl, Robert-Bosch-Str. 14, 6079 Sprendlingen, Tel. 0 61 03/6 30 93. 51 860

Jeep

Munga - Ersatzteile
Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.
Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 14/42 10 21-25

DKW-Jeep Munga, TÜV 10/77, ATM, guter Zustand, v. Extras, VB 4800.—. Tel. 0 70 83/89 55. 52 573

Jeep gesucht, Chiffre A 19/52 574

Willis M38A1, Bj. 1953, TÜV 10/77, neu bereift, Mot. 180 D, sonst alles Original, VB 6400.—. A. Hofer, Dangersstr. 35, 2930 Varel/Oldb. 52 575

J-100 Jeep Wagoneer 4 DR
Autom., Servol., Bremse, 95 PS, Bj. 70, 70 000 km, sehr gepf., zu verk. T. 0 43 51/22 81 od. 20 34 od. 4 20 21, Herr C. Schreiber. 52 388

ALLRAD SCHMITT
Wir lief. nicht nur alle neuen u. gebr.
DKW Munga Jeep VW 181 ARO Land-Rover
RANGE-ROVER
ab Lager, sondern reparieren sie auch in unserer großen modernen Spezialwerkstatt für alle GELÄDEWAGEN
Alle Ersatzteile, Expreßversand
8706 Würzburg-Höchberg
Einsteinstr. 2, Tel. 0931/480 05
CJ 5 ab 17 500.— sofort ab Lager

DKW-Jeep, TÜV 78, 1a Zust., n. Lack v. Teile umgebaut, DM 4800.—. Tel. 08 21/34 26 77. 51 867
Rumänienjeep/Hardtop, 16 000 km, Bj. 74, E-Zul. Preisw T. 02 21/3 70 25 32. 51 711



Toyota FJ 40 Plane, 3.75, neuwertig, 13 000 km, Seilwinde, Standheizung, Schwebesitz, Radio, Anhängerkuppl., zusätzl. breite Sandräder, Unterboden Hohlraumschutz, gegen Gebot. Tel. 0 23 73/13 61, abends 22 35. 52 449

US-Jeep Ford M 151, Bj. 70, s. g. Zustand, 7500.—, E-Teile f. M 151 auf Anf. Tel. 0 70 32/43 18. 52 386

BW Unimog 404 mit kompl. Safari-ausrüstung zu verk. Tel. 0 94 73/3 77. 52 387

Land-Rover Jeep Kombi Diesel, Bj. 71, DKW-Jeep, Bj. 68, billig abzugeben. Tel. 0 22 33/6 67 76. 52 450

Jensen

JENSEN
Vertragshändler · Service · Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden · Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 76 16 78

Karts

Optimales BM-Rennkart, Parilla und Komet-Motore, VHB DM 2600.—, Tel. 0 21 59/32 73. 52 389

Mach i HHM Malco, neuwert. Zust., sehr schnell, VB 5200.—. Tel. 07 11/46 65 21. 52 390

Lada

Tip für Kenner: Lada 1200, 60 PS, 4 Türen, Liegesitze, 2-Kreis-Bremsensystem, 2fache Bereifung, Radio, Jg. 1974, 22 000 km, nur DM 4350.—. Tel. 0 40 7 00 60 51, App. 15. 52 391 H

Lamborghini

Espada, Bj. 73, 41 000 km, silber, Led. schw., Stereo-Cass., Bestzust. Tel. 0 60 24/10 33. 51 601

Urraco, 13 000 km, 27 000.— DM. Tel. 0 30/2 11 20 38. 52 393

Lamborghini „Espada“, Bj. Ende 71, ATM 12 000 km, grün-met., Klima, neuwert. Zust., z. vk. Tel. 0 60 07/22 55. 51 713

Urraco P 250, 240 PS — über 250 km/h
Deutsche **lamborghini**
Vertriebesges. m. b. H.
Generalimporteur
8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89 / 59 75 09
Ausstellung: Odeonsplatz 2, Tel. 0 89 / 2 80 09 75
Zentralsatzteillager:
München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18
Lamborghini-Vertragswerkstätte
Unfallinstandsetzung · Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18
hubert hahne
Automob.-Vertr. GmbH, 4000 Düsseldorf,
Corneliusstraße 93, 02 11/34 34 34

Lamborghini Miura S, TÜV 1.78, Bj. 9.68, schwarz/gold, 42 000 km, VB DM 20 000.—. Tel. 02 34/53 49 75. 51 868

Miura SV, der bestgepflegte Deutschlands, 35 000 km, dunkelbraun met., verk. Hubert Hahne, T. 02 11/34 34 34 oder 31 31 91. 51 712 H

Urraco 3000, EZ 2.76, km-Leistung 18 500, NP 63 000.—, DM Pr. VB. Tel. 0 25 25/36 48. 52 394

Gelegenheit Espada, 44 000 km gel., leicht überholungsbedürftig, für 12 500.— inkl. Autotel. zu verk. Tel. 0 21 02/2 24 55 od. 02 03/79 17 26. 52 395

Miura SV 400, Tel. 0 23 91/20 58. 52 392

Miura SV, ca. 440 PS, v. 0—100 4,8 sec., über 300 km/h, 9"-Felg., neue Reif., Mot. 5000 km gel. 02381/52057. 52 451

Lamborghini Jarama, Bj. 74, rot-met., km 35 000, umständeh. zu verk. Inz. von Pkw DB SL mögl. Tel. 05 61/89 83 32 od. 0 5609/6 70. 52 452

Lancia

Lancia 1800 Coupé, 9000 km, viele Extras, VB DM 15 000.—, 0 92 82/4 08. 52 397

Fulvia 1,3 S Sportcoupé, rot, innen schwarz, sehr gepf., TÜV 8.78, neu ber., 58 000 km, 5400.—, 0 89/8 57 26 40. 52 398

Lancia-Zagato 1300, Bj. 71, TÜV 9.77, Tel. 02 01/46 01 55. 51 602

Lancia-Vorführwagen, Sonderpreise. Autohaus Burkhardt, T. 0 67 81/4 21 81. 51 871 H

Liebbhaber-Fahrzeug LANCIA 2000
Limousine, 115 PS, beige, 71 000 km, 2. Hd., TÜV 2 Jahre, Motor general-überholt. Gesamtzustand gut, Verkaufspreis DM 3650.— incl. MwSt. LANCIA-Händler AUTO BRIXNER, Stuttgart, Tel. 07 11/79 00 11. 51 870 H

I LANCIA STRATOS I
Bj. 1976, 6800 km, in statorgelb, verunfallt, jedoch voll fahrbereit, mit geringen Mitteln fertigzustellen, NP DM 51 000.—, Preisvorstellung 20 000.—. Günter Mühl, 5840 Schwerte, Industriegebiet, Tel. 0 23 04/49 59. 52 396

Beta 2000 Coupé, Bj. 3.76, rot, km 8000, neuwertiger Zust., DM 15 800.—; **Beta 1800 Coupé**, Bj. 75, rot, 20 000 km, sehr gepf. Zustand, DM 13 000.—; **2000 Berlina**, Bj. 74, grau, 40 000 km, mit Zubehör, sehr gepflegter Zust., DM 9000.—; **Fulvia Coupé**, Bj. 73, rot, 0 km, neuer AT-Motor DM 8200.—; **Fulvia 1,3 i-Coupé**, Vorführwagen, Bj. 76, rot, 800 km, DM 13 400.—. Gebrauchtwagen werden zu Höchstpreisen in Zahlung genommen. Finanz. mögl. **Autohaus Hilsenbeck**, 7161 Fronrot, Tel. 0 79 73/2 43. 51 869 H

Lancia Beta Coupé 2000, 119 PS, 3.76, silber-met., 9500 km, wie neu, wegen beruflicher Veränderung 20% unter NP zu verk. Tel. 07 11/69 26 24. 52 399

Lancia Coupé 1,3, guter Zustand, TÜV bis 78, umständehalber abzugeben. Näheres Tel. 0 26 06/4 78. 52 576

Lancia HPE 2000, 7000 km, Preis VHB. Tel. v. 8 — 18 h 0 55 61/59 02/03, ab 18 Uhr Tel. 0 55 64/86 29. 52 577 H

Lincoln

Lincoln Continental Mark IV, von Privat, Bj. 75, Farbe gold, alle Extr. u. mehr, Preis 30 000.— DM incl. MwSt., T. Nelson 0 30/8 25 55 50 von 19—20 Uhr. 52 400

Lotus

LOTUS-Eigenimport
Kurzfristig alle Typen u. Farben. Lieferbar mit 10% unter unverbindliche Preisempfehlung nur im **Auto-Discount**, 819 Wolfratshausen, Tel. 0 81 71/1 78 21. Wochentags von 9—18 Uhr.

Europa Sp., 4.75, rot, 1. Hand, 35 000 km, alle Insp., neu bereift, 15 500.—. Tel. 02 51/4 14 51 16 Davids. 51 872

Suche Seven S4, Unfall od. Totalsch. Tel. 0 22 33/6 80 58. 51 873

LOTUS GERMANY
Stets günstige Gebraucht- u. Vorführwagen
Ersatzteile-Versand täglich
8 München 70, Albert-Rothhaupter-Str. 104

Lotus Elite 502, 74, 16 000 km, Stereo, Klimaanlage, 1. Hd., unfallfrei, 25 000.— DM; **Lotus Europa Spezial**, 1. Hd., 11 000 km, Alu-Felg., 5-Gang, schw./gold, 17 500.— DM. **Lotus-Germany**, 8000 München 70, Albert-Rothhaupter-Str. 104, Tel. 0 89/7 60 36 00. 51 874 H

Lotus Ruhrgebiet, 58 Hagen-Hohenlimburg, Eyseler Str. 16, Tel. 0 23 34/5 75 97

Lotus Europa 73

82 PS, John-Players-Lackierung, km 30 000, TÜV 78, DM 9800.—. Tel. Hannover 05 11/71 53 21. 52 402

Elan 130/5 S 2+2, 73, 40 000 km, braunmetall., Liebhaberfz., VB DM 15 000.—. Tel. 02 31/52 22 43. 52 401 H
Lotus-Elan-Cabrio, 6500.—. 0571/53041. 52 578

Maserati

Neuwagen günstigst abzugeben!
Merak SS rot, Klimaanlage.
Merak gelb und grün.
auto-könig
Eggenfeldener Str. 100
8 München 61
Tel. 0 89 93 40 22, Telex 0529349

51 305

Verkaufe oder tausche Maserati-Indy American, Bj. 72, 58 000 km, Mot. ca. 6000 km, geg. zwei Mercedes ab Bj. 73, 280 bis 350, evtl. Aufpreis. Tel. 09 11/44 93 64 bis 9, ab 18 Uhr. 52 453

Maserati Ghibli Sport-Cabriolet, orig. 30 000 km, silber-met., TÜV neu, VB 28 500.— DM, Pkw-Inz. möglich. Tel. 08 21/71 44 44. 52 059

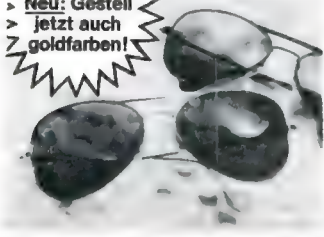
Maserati Ghibli SS, Bj. 72, 45 000 km, Bestzustand, unfallfrei, weiß, viele Extras. Tel. 0 77 61/82 08. 51 875

Mexico, Bj. 71, defekt, VB 4500.— DM. Tel. 0 61 75/2 32. 52 058

Für verschiedene Bezirke suchen wir qualifizierte Unterhändler.
Günstige Konditionen.
auto-könig
Eggenfeldener Str. 100
8 München 61
Tel. 0 89 93 40 22, Telex 0529349

51 306

Neu: Gestell
jetzt auch
goldfarben!



Pilotenbrillen US AirForce-

Form: federleicht, farbtreu, polarisierend. Gläser: funfschichtig, splitterfrei, hoch kratzfest. Gestelle: biegsam, passen jeder Kopfform. Mit EU-Modell D-110 Gestell silberfarben DM 39,50
Modell D-110/S Gestell mattschwarz DM 44,50
Modell D-110/G Gestell goldfarben DM 49,50
NN-Liefer. + Versandkosten, 14 Tage Rückgaberecht. Postkarte an: AVIARICHTER, Am Wald 47, 75181 Karlsruhe 31
Eilbestellungen: Tel. (07 21) 730 73 (Tag und Nacht)
AVIARICHTER - Geräte für die Luft- und Raumfahrt

Maserati

Maserati Khamain, 12 000 km, EZ 4,76, 1. Hd., rot, unfallfrei, gegen Gebot zu verk. T. 0 89/55 71 81 Herr Hirmer. 51 876

Matra

Matra 530 SX, Bj. 72, 23 000 km, Tel. 0 23 05/1 38 33. 51 604

Matra-Bagheera II, 90 PS, Bj. 76, umst.h. abzugeben. Tel. 02 01/46 01 55. 51 603

Matra-Bagheera, Bj. 74, 25 000 km, wegen Karoserieschaden f. 4000,- an entspr. Liebhaber zu verkaufen. Tel. 0 67 31/70 38. 51 877

Matra-Targa, 71, gelb, eingetr. ATM 95 PS, Ölk., Konl., LM-Rad, 70er Reif., TÜV 6,77, 1. Hd., Top-gepfl., VB DM 6800,-. Tel. 0 57 51/28 09. 52 065

Matra 530 LX, 71, Mot. 35 000, DM 3900,-. E. Wenning, Birkenstr. 5, 8047 Karlsruhe. 52 064

Bagheera, 74, Top-Zust., TÜV + Reifen neu, Becker-Europa, Autom., HKZ-Zündg., DM 8480,- VS. Tel. 06 21/33 14. 52 080

Notverkauf! Bagheera, Bj. 74, Orig. Austauschmot., umständeh., VB DM 9300,-. Tel. 07 11/87 57/41. 52 061

Notverkauf! Lieb.-Fahrz. Matra LX Hardtop, JPS-Lack, Cass.-Stereo, Schalens., 65 000 km, Bj. 71, Reifen neu + Rennauspuff, VB DM 5450,-. Tel. 04 21/55 83 36. 52 454

Mercedes

Alle Ersatzteile und Motore

aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60% billiger, mit Garantie. Einbau möglich, Handwerksbetrieb.

MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel, 220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE/3,5/6,3 V8 PORSCHE 911 T/E/S bis 2,7 Carrera BMW 1602/2002/21/2500/3.0 CSI OPEL Kadett/Manta/Rekord/Commodore FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM

Bär & Co., oHG, 463 Bochum, Carolinengückerstr. 28, Tel. Sa.-Nr. 02 34/5 26 66, nach 19 Uhr 6 58 48

Liebhaberfahrzeug! Mercedes 170 DA, Bj. 51, Cabrio, d'grün, techn. Bestzustand, TÜV 77, gegen Höchstgebot. D. Kegel, Postfach 10 11 42, 5 Köln 1. 51 718

280 SE Coupé, Bj. 67, TÜV-frei, neue Silbermetalllackierung, Lederpol., elektr. SSD, Autoantenne, USA-Lampen, div. Zubehör, 73 000 km, VB DM 9950,-. Tel. 0 21 58/27 94. 51 717

300 SEL 6.3 L, 4.70, TÜV 78, ATM ca. 60 000, Getriebe 40 000, Klimaanlage, el. SD, Fensterh., Zentralverriegel., schwarz, Bestzustand, DM 13 500,- + MwSt. Tel. 0 63 21/30 31. 51 716

Wegen Todesfall! Mercedes 180-Direktionswagen, Bj. 62, Originalzustand, 72 000 km gelaufen, DM 8000,-. Tel. 0 22 04/5 29 49. 51 715

Wir suchen ab Baujahr 1973 alle Mercedes gegen bar Auto-Graner, 79 Ulm, Tel. 07 31/6 57 88

Suche Mercedes 300er S Cabrio, 50 bis 55, in Originalzustand, Angebote mit Preis. Tel. 0 27 33/56 20. 51 714

350 SL, Bestzust., wenig km, zu verk. Tel. 0 72 43/1 38 38. 51 616 H

280 SL, Mod. 70, zu verk. 07243/13838. 51 615 H

Liebh. 190 C, 8.64, orig., 46 000 km, Rad., SSD, k. Rost, nur Som. u. Gar., wie neu, gg. Geb. 07/042/4622 ab 19 h. 51 614

KAUFE Mercedes-Unfallwagen Tel. Stuttgart 07 11 / 76 09 66

Suche 300 SEL 3,5 oder 6,3 in gutem Zustand bis DM 15 000,-, auf privater Basis monatlich DM 1100,-, Zuschriften unter Chiffre A 19/51 613

280 S - 450 SLC

alle Modelle ab Bj. 72 geg. seriösen Barankauf zu Höchstst. Fa. Brendel, Tel. 07 11/61 82 12 oder 0 71 41/7 31 18. 51 609 H

MERCEDES-REIFEN

185/HR 14	Pirelli CN 38 SM	128,-
	Dunlop D 1	128,-
205/70 HR 14	Dunlop D 1	146,-
205/70 VR 14	Goodyear w. Schrift	151,-
	Dunlop Sup. Sport	161,-
	Velth SM 445	173,-
	Pirelli CN 38 SM	171,-

* - schlauchlos
Versand per NN - inkl. 11% MwSt.
REIFEN-HÜFFKEN, 5951 Neu-Laternhof
Tel. 0 27 22/74 62

300 SEL 6,3, Bauj. 69, leichter Lager-schaden (noch fahrbereit), 2500,- DM. Tel. 02 08/76 14 17. 51 608

220 S Coupé, Bj. 59, Bestzustand, DM 10 000,-. Tel. 02 41/3 10 51, Mo.-Fr. v. 9-16 Uhr, Fr. Sallan. 51 611

Suche von Privat gepfl. Mercedes SL Coupé, Cabriolet oder 6,3 Liter gegen bar. Tel. 0 70 42/76 47. 51 610

300 SEL 6,3, Bj. 69, DM 10 000,- oder Tausch gegen DB 600, suche DB 600. Tel. 0 52 34/95 33. 51 612

220 A, Bj. 55, total restauriert, leicht. Unfall, 1200,- DM. Tel. 0 68 97/7 42 09. 51 607

170 S, 220, 300 Cabriolet, Bj. 50-58, privat sofort ges. Chiffre A 19/51 606

300 SEL 3,5 L Automatic, Bj. 70, alle Extras, Standort Luxemburg. Telef. 2 41 77. 67 384

HOLLÄNDER

kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschaden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. Sa.-Nr. 02 34 5 26 66, n. 19 U. 6 58 48

Für Liebhaber: 300 D (Adenauer-Wagen), Bj. 60, TÜV 77, 86 000 km, div. Extr., einm. gepfl. Zust., geg. Höchstgebot. Tel. 05 11/87 26 02. 52 089

190 SL, Bauj. 60, TÜV 9,77, 2 Dächer, ATM, neu bereift, techn. u. opt. 1a, DM 9000,-. Tel. 0 71 21/2 92 61. 52 090

Verk. mehrere Mercedes 170, 300 D, Kombi, BMW 327 Cpe., 303 Cabrio, 501, 502 V8, Autenrieth V8 Cpe., VW get. Hecksch. u. div. Teile v. Dixi bis V8. Tel. 0 71 62/72 72 oder 55 59. 52 091

Zahlen 3000 DM Aufpreis

für Typ 123 Mercedes, Neuwagen o. Kaufverträge. Tel. 0 81 71 / 1 78 21 von 9-18 Uhr. H

280 S, Bj. 70, Automatik, Servolenk., Veloursitze, Radio, beige-metallic, DM 9500,-. Tel. 0 73 31/6 44 57. 52 092

250 Coupé, weiß, Bauj. 69, TÜV 78, ATM, 24 000, Anh.-Kuppl., gepflegter Zustand, zu verk. Tel. 0 40/6 55 35 45. 52 093

280 SL, Bauj. 70, TÜV 7,8, guter Zustand, privat gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel. 0 23 07/6 09 43. 52 094

Mercedes-Motore

generalüberholt u. teillüberholt, im Tausch für alle Pkw-Typen, Garantie, Ausr., Einbau, Reparatur

Motoren Rückert, Düsseldorf 13, Alt Himmelgeist 22, Tel. 02 11/79 80 30

300 SEL, 6,3 AMG, evtl. Eintausch. Tel. 0 22 21/33 01 34. 51 605

Coupédach für 280 SL/8, dunkelblau, mit Heizb. Heckscheibe, orig. Aufbewahrungskasten zu verk., DM 800,-. U. Bender, Hofdachstr. 4, 5900 Siegen 21, Tel. 02 71/8 11 63. 52 086

280 SL, Bj. 70, Autom., beide Dächer, Radio, silber-met., einmalig schön, insges. erst 70000 km, Mot. 25000 km, unfallfr., TÜV neu, Reif. neu, 18 500,- DM. T. 06 31/2 05 68 od. 0 62/02 73 52. 52 087

220 SE Coupé, exklusiver Zustand, 8000,- DM, Inz. Tel. 06 11/45 14 30. 52 056

220/8, Bj. 70, gepfl., Zubehör, VHB 5200,- DM. Tel. 0 72 58/88 28. 52 462

Mercedes sucht Tel. 0 40/5 50 50 38. 52 014 H

Mercedes! 100%

a. Modelle v. 200-450 SEL kauft bar T. 07 11/58 28 58/53 27 16, sofort. Abh. 52 013

3,5 L-Motor zu verk. T. 06 11/39 33 31. 52 016 H

100 neue Mercedes od. Kaufverträge gesucht. Auto-Graner, T. 07 31/6 57 88. 52 018 H

4 Stück Original Daimler-Benz Alufelgen 6 1/2 x 14, neuwertig, DM 950,-. Tel. 0 71 81/8 24 89. 52 023 H

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7000 Stuttgart 80, Tel. 07 11/60 88 03. 52 028 H

Mercedes-Benz 300, Bj. 52, Topzust., 63 000 km orig., grün, Liebhaberfahrzeug, DM 13 500,-. Tel. GENF 66 18 83 oder 61 52 56. 52 528

MERCEDES-MOTOREN

Im Tausch
1 Jahr Garantie oder 50 000 km Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages

Pkw	Lkw
200 D 2000,-	205 D 55 PS 2300,-
200 D/8 2250,-	OM 314 85 PS 3000,-
220 D/8 2400,-	OM 352 130 PS 4000,-
230/8 2250,-	OM 355 240 PS 7000,-
250 SE 3200,-	Preise
280 SE 3450,-	inkl. MwSt.

Obige Preise gelten nur für das Werk Overath.

Andere Motoren auf Anfrage Motoren Krux,

Motoreninstandsetzungsbetrieb
5083 Overath, Im Wiesenaue 6, am Hallenbad, Tel. 0 22 06/25 69 oder 77 77 Hamburg, 0 40/50 38 02 oder 8 50 27 98 Stuttgart-Rottweil, 07 41/70 07 Schwalz/Köppingen, 0 34/53 14 96

Mercedes 300 SL, Flügeltür, 1a Zust., geg. Höchstgeb. zu verkaufen, H. Haslmayr, A-637 Kitzbühel, 05356/2180. 52 529

450 SL, Bj. 8,73, 59 000 km, gelb-schwarz, Rad., LM-Felgen, sonst. Extras, 1a Zust., priv. zu verk. J. Entner, Strandhotel, A-6213 Pertisau. 52 530

Daimler kauft geg. bar 07 11/29 72 66. 52 022 H

Zwei 300 SL Cabrio, Bj. 58 u. 63 und ein 300 SL mit Flügeltüren, Bj. 55 zu verk. Chiffre A 19/52 097

220 S, Bj. 56, TÜV 4,78, SD, s.g. Zust., 4300,- o. Höchstgeb. T. 0 25 06/13 47. 52 456

Suche älteres Mercedes-Cabriolet, möglichst renovierungsbedürftig. Zuschriften unter Chiffre A 19/52 457

Mercedes 300 S Cabrio, Bj. 52-56, auch zum Restaurieren zu kaufen gesucht. Günther Zach, Postfach 2470, 7980 Ravensburg. 52 095

230 SL, 2,5 Ltr.-Mot., 14 000 km, TÜV 8,78, VHB 12000,- DM, nehme rep.bed. Europa od. S 7 Inz. Tel. 0 63 51/86 96. 52 096

220 SE Coupé, Bj. 64, TÜV, Mot. überh., SSD, Servol., techn.+opt. einwandfr., VB 7900,-. T. 07 11/75 80 31. 52 455

DB 220 S, Bj. 57, schwarz, Garagenw., Topzust., Holzarm., Halbautom., SD, 208 000 km, 1. Mot., TÜV 4,78, Gebot ab 6000,- DM. Tel. 02 21/84 12 13. 52 100

Suche 300 SL-Flügeltüren nur in einwandfr. Zust. Chiffre A 19/52 098

Merc. Cabr. 170 S, Bj. 1950, gepflegt. Tel. 0 99 71/3 03 12. 52 099

DB 300 SE, Bj. 9,62, schwarz, Autom., SSD, Radio, 8fach bereift, TÜV 9,76, Preis VHS. T. 0 71 81/6 80 65 ab 19 Uhr. 52 101

190 SL Cabrio, Bj. 61, TÜV 5,78, dunkelblau, techn. + opt. 1a, DM 9900,-. Tel. 0 50 42/37 44. 52 102

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

230 SL, Bj. 65, TÜV 78, Servo, 2 Dä., ATM, Radio, VB 9500,-, Einspr., neu. f. 230 SL 1500,-. 07345/7688 ab 19 h. 52 103

200 D, Bj. 75, 13 000 km, Servol., Niveaur., Anh.-Kuppl., geg. Höchstgeb. Tel. 0 94 41/84 14 od. 0 94 92/53 23. 52 104

220 Sa Cabr., Bj. 57, TÜV 3,76, zu verk., VB 9500,- DM. T. 09 31/9 22 17. 52 105

220 SE Cabrio, Bj. 59, Radio, 1a Zust., TÜV neu, VB 12 500,-. 0 30/2 51 42 96. 52 062

Mercedes Barank. 0611/285144/517805. 52 057 H

Liebhaber 220 SE Coupé, Bj. 59, TÜV 5,78, AT-Mot. 5000 km, meistbietend. Tel. 0 62 21/4 46 86 ab 16 Uhr. 52 066

300 SEL 6,3, Bj. 72, TÜV 78, goldmet., grüne Lederpolster, 1a Zustand, diverse Extras, gegen Höchstgebot. Tel. 09 11/64 46 02. 52 067

220 S, Bj. 58, Motor-Schaden und Ersatzmotor oder Teile, VB 850,- DM. Tel. 0 89/3 10 23 98. 52 068

230 SL, Bj. 64, TÜV 78, ATM, 2 Dächer, viele Extras, Bestzustand, VB 11 500,- DM. Tel. 0 76 33/1 23 17. 52 069

Liebhaberfahrzeug! Top-Zust., MB 190 D, Bj. 60, TÜV 4,78, Mot. + Getr. 50 000 km, Zub.: Stereo, Standh., Kopfst., autom. Sicherheitsgurte, Anh.-Kuppl. u. v. m. Tel. Ansbach 09 81/27 64. 52 070

350-450 SL und SLC

dringend gegen bar gesucht! Komme sofort! Tel. 0 71 81/8 24 89. 52 024 H

Liebhaber-Fahrzeug 300 D Adenauer-Modell, Bestzust., TÜV Ende 77, Bj. 55, auch geg. Mercedes-Eintausch abzugeben. Tel. 0 24 05/28 57. 52 071

280 SL, Bj. 68, silber-met., (Neulackierung), innen rot. Leder, beide Dächer, Automatic, techn. + opt. einwandfrei, DM 14 000,-. Tel. 0 64 25/14 15 ab 18 Uhr. 52 072

280 SE Coupé 3,5, Flachkühler, silb.-met., bildschön, 1. Hd., unfallfrei, 140 000 km, 70, 2. J. TÜV, Bestzust., neu bereift, Naturleder, Klimaanlage, SSD, Automatic, Radio u.a.m. für DM 18 500,- abzugeben. Tel. 0 45 02/50 55. 52 073

280 SL, Bj. 70, silber-met., Leder schwarz, Original 60 000 km, garantiert ohne jed. Fehler. Zust.: w. fabrikneu, Scheel Komfort-Sessel, unfallfrei, bei Mercedes überholt, DM 22 000,- + MwSt. Unter Chiffre A 19/52 074

350 SL, Bj. 72, von Privat, 79 000 km, Automatic, evtl. Inzahlungnahme, VB. Tel. 02 01/77 61 14. 52 075

DB 200-250, neues Modell oder Vertrag gesucht, DM 1200,- Aufpreis. Tel. 0 22 21/22 03 47. 52 076

Einm. Liebhaberfahrzeug 220 SE, Bj. 61, Motor neu, 6 Zyl., techn. neuwertig, TÜV Mitte 77, VHB DM 20 000,-. Tel. 0 74 75/72 11. 52 077

Mercedes 190 SL, Bj. 1957, 1. Hand, Hardtop + Zubehör, TÜV-frei, 67 PS, Barpr. DM 9500,-. Tel. 0 28 41/22 29 91. 52 079 H

Liebhäber 220 SE Cabrio, Bj. 63, rot, Servo, Radio, neu. Dach, Leder, TÜV 3.78, Bestzust., VB 9800.—, evtl. Tausch Alfa, MGB Cabrio, Wertausgleich. Ivo Bocic, Ebenetw. 1a, 7570 B.-Baden. 52 078

MERCEDES 300 SEL 6.3, Modell 72, el. SSD, el. Fensterhebel, Anhängerkupplung, LM-Räder, Radio mit Casette, silber-met., VB DM 16 500.—, Tel. 07 21/57 26 53. 52 080

Merc. 350 SL Automatic, Bj. 72, 1. Hd., 20 700 km, kundendienstgepf., gar. unfallfrei, Extras, 26 500.— DM. Tel. 07 11/64 38 58/64 74 85. 52 081

350 SLC Coupé 73/74
1. Hand, Garagenwagen, 1a Zustand, Knüppelschaltung u. div. Zubehör, DM 26 800.—, Tel. Hannover 05 11/71 53 21. 52 082

Kaufe 280 S ab Bj. 74
keine Automatik, auch hohe Kilometerzahlen, sofort gegen Barzahlung. Selbstabholung! Tel. 0 71 81/8 24 89. 52 812

Elit, 1a 190 SL zu verk. VB DM 7900.—, Zuschr. unt. Chiffre A 19/52 083

280, Bj. 74, Autom., SSD, unfallfrei, VB DM 18 500.—, Tel. 0 92 33/93 39. 52 084 H

280 E, Bj. 6.75, 28 000 km, rot, unfallfrei, Chefwagen, m. Velour, Klima, Cass.-Radio, Anh.-Vorr. + sehr v. Zubehör, NP 35 000.— DM, VB 27 500.— DM inkl. MwSt. Tel. 07 11/32 40 66. 52 085

Schönes 220 SE-Coupé, Bj. 62, 2. Hd., 2. Motor 85 000, weiß, SD, Servol., Radio, unfallfrei, im allerbesten Zustand zu verk. DM 10 000.—, 0 88 21/5 34 39. 51 880

190 SL, Bj. 61, gen. überholt, Hardtop, 2 Jahre TÜV, DM 8300.—, Tel. 06 51/3 35 89 ab 19 Uhr. 51 879

Suche 300 B, Adenauer Cabrio, letztes Bj., in exzellentem Originalzust., nicht restauriert. Ausf. Ang. an: Gert Zinowsky, Ketzertw. 14, 3550 Marburg. 51 728

Kaufe Mercedes bar!!
Von 280 bis 450 SL, SLC, SEL, ab Baujahr 1970—1976, sofortige Abholung! Tel. 0 71 81/8 24 89. 52 025 H

Schaltgetriebe 280 SL, 40 000 km, einwandfrei, 450.— DM. T. 02 61/2 43 49. 51 727

280 SL, Liebhaberfahrzeug, weiß, 2 Dächer, Lederpolster, Radio, Automatik, TÜV neu, Preis DM 17 800.— + MwSt. zu verk. Anfr. unt. T. 0781/4407. 51 728

280 SE, Bj. 71, Autom., Servol., el. SD, Stereo, Zentralverrieg., Sonderl., d'blau, Scheibenheg. usw., gepfl. Chefwagen, DM 12 800.—, Tel. 0 71 31/5 10 21. 51 724

220 S, Bj. 56—58, Nußbauminstrumentenbreit gesucht. Kiefer 0 68 51/27 39. 51 723

350 SL, Bj. 71, 79 000 km, 2 Dächer, silb.-met., Sportfelgen, 9fach bereift, von Privat f. DM 21 000.— zu verk. Tel. 0 72 23/2 16 56. 51 722

Mercedes 220 Coupé, 20 Jahre alt, 2 J. TÜV, 6500.— DM. T. 02 11/66 66 53. 51 721

250 SE mit 6,3 Ltr.-Ausstattung, Klimaanlage, Velours, Color, SD, Autom., Radio, Exp.-Lampen, AT-Mot., AT-Getriebe, TÜV 4.78, VB 6800.—, evtl. Inzahlungnahme. 07 61/50 93 47. 51 720

DB 190 SL, Bj. 62, TÜV neu, 2 Dächer, weiß, 4000.— DM VB. Georg Ebner, Turmbergstr. 3, 7500 Karlsruhe 41. 51 719

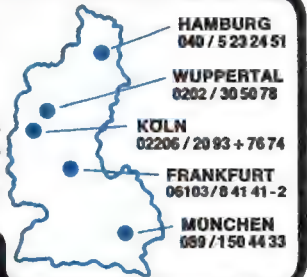
300 SEL 3,5, Bj. 71, 83 000 km, Bestzust., a. Ex., vk. 11 000.—, 0211/789027. 52 582

MERCEDES-MOTOREN

Diesel + Benziner für PKW und LKW generalüberholt im Austausch. Volle Garantie: 1 Jahr oder 50.000 km. Als großes Motoren-Instandsetzungswerk bieten wir Ihnen Qualität durch Erfahrung und Preisvorteil durch Spezialisierung. Aus- und Einbau innerhalb eines Tages. Informieren Sie sich. Rufen Sie uns an.

DIESEL FEUER GMBH

Gewerbegäßel 3053 Überath, Tel. 02206/2093



Ersatzl. aus neuwert. 230—280 SL + Hardtop, Cabrio, Blecht., ausf. Liste frei. U. Ottmann, 2271 Nieblum 1. 51 878 H

230 SL, Bj. 10.65, Autom., TÜV 78, DM 12 000.— T. 0 30/7 96 29 68 Hoffmann. 51 733

190 SL, TÜV 6.77, Erstzul. 1980, 2 Dächer, s. g. Zust., VB 12 000.— DM. E. Meulenaers, Zeppelinstr. 87, 4060 Viersen 11. 51 732

Kaufe jeden Mercedes

Bj. 72—78, komme zu Ihnen

zahlbar, kein Scheck, Höchstpreis
Tel. 07 11/54 14 60

52 020 H

Mercedes 230, Bj. 65, Maschine und Getriebe in s. gt. Zustand (Kreuzgeilen defekt), Schweißarbeiten z. TÜV notwendig — andernf. z. Ausschachten. Preis 700.— DM. Angebote an: Prof. Dr. E. Ernst, An der Erzkatz 4, 6392 Neu-Anspach-1, T. 0 60 81/75 00. 51 731

350 SE, Bj. 76, Autom., met., Velours, el. SD, Colorvergl., Zentralverriegelg., Niveaueausgleich, 1. Hd., 35 000.— DM. T. 05 11/67 33 40 od. abends 67 19 80. 51 730

220 SE Cp. 64 u. 250 SE Cabrio 66 in best. Originalzust. Tel. 06 51/7 32 15. 51 729

220 SE Coupé, Bj. 64, TÜV 78, opt. + techn. sehr gut, alle Extras, VB DM 4500.—, Tel. 02 11/76 19 68. 51 725

2 MERC. Coupé 220 SE, Bj. 61 u. 65, beide Fahrzeuge mit Motoren von 30 000 bis 40 000 km, alle Fahrzeuge in Top-Zustand sowie neu lackiert u. restauriert. Preis VB. B. Fernau, Frankfurterstr. 25, 6470 Büdingen, Tel. 0 60 42/20 20. 52 579 H

Gelegenheitskauf! Mercedes Sport 280er SL Roadster, Bj. 75, astral-silber-met. mit schwarzem Dach u. 2. Verdeck, schwarzer Lederpolsterung, km 6000, nach Vereinbarung zu verk. Gustav Metzger, Bergstr. 20, 6794 Brücken/Pfalz. 52 580

Suche Hardtop für 230 SL Telefon 0 62 02/56 20. 52 581

230 SL 64/75, goldmetallisch, 2 Dächer, Servo, Radio, Motor 30 000 km, DM 10 500.—, Tel. 07 11/22 49 73. 52 500 H

280 SE 3,5 Coupé, 70/71, exzellenter Zustand, alle Extras, 15 500.— DM. Tel. 07 11/22 49 73. 52 501

Suche 350 — 450 SL und SEC

komme sofort
zahlbar, kein Scheck,
Höchstpreis
Tel. 07 11/54 79 96

52 019 H

190 SL, Bj. 55, silber, 2 Dächer, TÜV 77, für 12 000.— DM zu verkaufen. Tel. 0 77 21/2 26 10, ab 18 Uhr. 51 894

280 SE Coupé, Flachkühler, einmal, Liebhaberfahrzeug, 2. Hd., unfallfrei, Bj. 6.71, 2 J. TÜV, SSD, Mittelautomatik, Stereoanl., einmal, Pflegezustand, wegen besond. Umstände abzugeben, VHB 19 000.— + MwSt. Tel. 0 40/6 72 66 91. 51 895

Komplette Leichtmetallräder von AZS

garant. 1. Wahl



Pirelli oder Dunlop-Stahlbügel auf ATS, BBS, GKN, Rial-Felgen
— nur mit ATS lieferbar.



Unsere Räder sind gewuchtet, mit Muttern, TÜV-Gutachten od. ABE, inkl. MwSt. Versand erf. per NN. Felgen auch allein od. mit anderen Reifen lieferbar.



Wichtig: Alle gängigen Größen auch abholbereit am Lager. Ständig 500 LM-Felgen vorrätig.



Denken Sie daran — unser erstklassiger Fachbetrieb garantiert Ihnen erstklassige Ware. Wir beraten Sie auch telefonisch, nutzen Sie unsere langjährige Erfahrung.

Reifengröße	Felgenrei.	BBS	ATS/Rial
165/70 SR 13	5 x 13	217.-	190.-
175/70 SR 13	5 x 13	228.-	209.-
175/70 HR 13	5,5 x 13	209.-	209.-
175/70 HR 13	5,5 x 13	229.-	229.-
185/70 SR 13	6 x 13	211.-	211.-
185/70 HR 13	6 x 13	232.-	239.-
185/70 SR 13	5,5 x 13	239.-	217.-
185/70 HR 13	5,5 x 13	259.-	237.-
195/70 HR 13	7 x 13	288.-	288.-
235/60 VR 13	8 x 13	350.-	350.-
185/70 HR 14	5,5 x 14	249.-	252.-
185/70 HR 14	5,5 x 14	274.-	277.-
185/70 HR 14	6 x 14	279.-	277.-
185 HR 14	6 x 14	309.-	309.-
205/70 HR 14	6,5 x 14	349.-	349.-
205/70 VR 14	6,5 x 14	389.-	389.-
195/70 HR 14	7 x 14	372.-	319.-
195/70 VR 14	7 x 14	397.-	342.-
205/70 HR 14	7 x 14	375.-	339.-
205/70 VR 14	7 x 14	414.-	378.-
175/70 SR 15	5,5 x 15	247.-	247.-

AZS Reifen-Schneider KG, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Straße 18, Telefon (06 11) 41 90 42

Suche 280 SE 3.5 Coupé, Bj. 71/72, nur Bestzust. T. 02 21/50 37 94. 52 583

200, 230/4, 230/6

ab Baujahr 1974 bar gesucht. Komme sofort! 0 71 81/8 24 89. 52 027 H

DB 240 D, 4.74, ca. 95 000 km, Servol., Niveaueausgl. usw., ab Mitte Okt. zu verkauf., DM 13 875.— inkl. MwSt. Zuschriften unter Chiffre A 19/51 884

Gesucht wird MERCEDES SE oder SLC ab Bj. 73, Alfa Montreal 75, km 11 000, muß in Zahlg. gen. werden. Tel. 0 75 31/6 54 55. 51 898

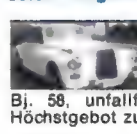
Sammler verkauft einige Mercedes-Benz-Raritäten:
220 Limousine 1952, 1. Hand;
220 A Cabrio 1952, 1. Hand;
290 B Cabrio 1937, 1. Hand;
300 SL Flügeltüren-Coupé.
Alle Fahrzeuge befinden sich in einem außergewöhnlich gutem Zustand. Tel. 02 31/81 30 82. 51 893

450 SE, Bj. 74, grün-met., 85 000 km, Sonderausst., viele Extras, Scheckheftgepl., VHB 30 000.—, Tel. 0 71 61/33 31. 51 897

350 SL, als Zweitw. gefahren, weiß, TÜV 78, Bj. 72, Stereo, 2 Dächer, Color, Autom., Hängerkuppl., neue Reifen, Neuzustand, DM 26 500.— Festpreis. T. 0 23 51/2 53 93, ab 19 Uhr 5 25 70. Suche Porsche Carrera 2.7 oder 3 Ltr. 51 896

Kaufe jeden Mercedes

somit Bargeld. T. 0 70 42/76 47. 52 012 H



Liebh.-fzg., Typ Adenauer, Mercedes-Benz, 300 d, Coupé, Schiebedach, Automatic, Bj. 58, unfallfrei, TÜV 4.78, gegen Höchstgebot zu verk. Chiffre A 19/52 108

190 SL, Bj. 55, TÜV 1.77, Bestzust., VB, zu verkaufen. Tel. 02 51/27 40 30. 51 899

300 SL Roadster Prototyp, Bj. 55, Motor 0 km, vollständig restauriert. Tel. 0 43 31/7 23 24. 51 900

190 SL, 1a Zust., alle Blechteile neu, Bj. 62, TÜV 6.78, 2 Dächer, noch zugelassen, für DM 16 500.—, Zuschr. unt. Chiffre A 19/51 892

Wohnwagen ERIBA-HYMER 540 MT, EZ 6.76, mit allem Zubehör + Vorzelt + Domas (neu), für DM 17 000.— zu verk. NP DM 20 400.—, Tel. NOH 0 59 21/55 67. 51 898



TÜV-freie ALU-Räder für MERCEDES

kpl. mont. + gewuchtet m. Radbolzen inkl. MwSt.			
6 x 14	185/HR 14	PIRELLI CN 36 SM	286.-
5 x 14	195/70 HR 14	DUNLOP D 1	299.-
6,5 x 14	205/70 VR 14	GOODYEAR GRAND PRIX	316.-
6,5 x 14	205/70 HR 14	DUNLOP D 1	309.-
6,5 x 14	205/70 VR 14	DUNLOP SUPER SPORT	348.-

REIFEN-HOFFKEN, 5952 Neu-Liesterhof, Tel. 02722/7462

MG

British Car Centre H
MG-Gebräuchteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71/5 43 03.

MG B 74, Hardtop, 35 000 km, 9000.— DM. Tel. 02 21/48 10 16. 52 107

MG B-GT, 1 Monat alt, umständel. v. Priv. abzugeb. T. 02325/45895 ab 18 h. 52 108

MG A, Bj. 59, TÜV 2 Jahre, Motor 45 000 km, sehr gut erhalten, 4800.— DM. Tel. 0 25 36/19 26. 52 109

MG B GT, Neuwagen, Privatimport, 900 Überführungs-km, dt. Spezifikation, verzollt, weinrot, Overdrive, beh. Heckscheibe, Radio etc., DM 14 900.—, Tel. 04 21/25 90 08. 52 111

MG B-GT, 69, tadellos Zustand, TÜV 1978, Speichenräder, DM 3850.—, Tel. 05 61/1 26 57 i. d. Geschäftszeit. 51 758

MG

Ersatzteil-Expresversand tägl.
J. A. Woodhouse
 GmbH & Co. KG
 Kölner Str. 93 • 5000 Köln 40 (Marsdorf)
 Telefon (0212) 48 71 41 • Telex 08 881 059

MG B, Bj. 72, rot, Pr. VB. 0251/213311.
 52 110

MG-Midget, Verdeck, Reifen etc. neu,
 VB 1800.—. Tel. 07 11/58 61 23/51 42 29.
 52 088

MG-Gebrauchteile zu verkaufen.
 Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 66.
 52 029 H

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw.
 ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h.
 52 030 H

Billige Teile verkauft T. 0 21 05/44 96.
 von 11-19 Uhr. 52 031 H

Midjet MK II, Speichenräder, TÜV 78,
 2200.— od. Geb. T. HH 0 40/78 56 40.
 51 902

MG-Midget 1100, zu verk., VB 2500.—
 DM. Walter Handloser, Hadwigr. 3,
 7700 Singen/Hw. 52 112

5 neue Speichenräder, kompl. m.
 Halbachsen u. Kappen, für MG B bis
 Bj. 74, DM 750.—. WMV, Postf. 299,
 4900 Herford, Tel. 0 52 21/6 10 10.
 52 458

MG B GT, Bj. 75, (12), Radio, 7500
 km, unfallfrei, von Privat wegen Füh-
 rerscheinverlust zu verk., VB 13 000.—
 DM. Tel. 02 41/2 63 93 od. 6 37 32.
 52 459

MGB/GT, weiß, 2000 km. Bj. 76, DM
 2000.— unter Neupreis. T. 0 97 51/2 76.
 51 901

MG Midget, Bj. ca. 1962, TÜV 3.78,
 Bremsen überholt. Tel. 08 31/2 48 35.
 52 584

MGB 1600, Bauj. 66, 4400.— DM. Tel.
 06 21/70 44 19. 52 585

MGB, Bj. 69, TÜV 8.78, viele Neuerteile,
 VHB 2900.— DM. Tel. 0 61 31/4 31 68.
 52 586

Modellautos

BMW 327/1938
Offenes Cabriolet

 Zinnmodell in 1:43 (ca. 9 cm)
 Ein weiteres Spitzenmodell aus der hoch-
 wertigen Sammlermodellserie der „Wall-
 dorf-Miniaturen“. Bausatz DM 39,50. Fer-
 tigmodell (Einzelanfertigung) plus DM
 30.—. Preise plus NN-Porto und Verpack.
 Bitte auch großen Versandkatalog mit über
 1300 anderen Automodellen anfordern.
 Alle Maßstäbe. Metall oder Plastik. Fer-
 tig- oder Bausatzform. DM 4.— in Brief-
 marken bitte an
MODEL INTERNATIONAL, Abt. I.
 Postfach 310, 6083 Walldorf

Morgan

Import von MORGAN
 Lieferzeit ca. 24 Monate.

Norddeutschland:
Fa. K. W. Flaving, 475 Unna/Westfalen
 Hochstraße 4, Telefon 0 23 03 / 1 52 74

Süddeutschland:
Merz & Pabst, 7 Stgt., Alexanderstr. 46
 Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07-219 50
 Zu verkaufen evtl. Tausch gegen Por-
 sche Targa, Morgan +8, 1973, 15 000
 km, ab Kontrolle, gelb, absolut neuwertig.
 Tel. 00 41/0 64 51 85 86, H. Schar,
 00 41/0 56 43 18 17 ab 18 Uhr.
 52 531

SUCHE NEUWERTIGEN 4/4
 4-Sitz. Tel. 0 40/29 16 31.
 52 460

+8, Erstzulassung 26.11.73, 34 000 km,
 sofort oder später zu verkaufen. Tel.
 07 11/28 32 41 von 8-18 Uhr. 52 461

4/4-2-Sitzer, Erstzulassung 8.74, 1.
 Hand, 2 Wagen, 34 000 km, Fire-FL-
 Lack, midnight-blue, Top-Zust., TÜV
 78, Preis VS. Tel. 0 62 04/7 26 64.
 51 759

MORGAN 4/4 oder +8 Unfälle oder
 Totalschaden gesucht. Tel. 0 40/
 6 93 46 16 oder 0 40/6 55 18 37. 51 903

Morgan — Three Wheeler gesucht.
 Zustand spielt keine Rolle. Suche
 auch Three Wheeler-Teile, wie Motor,
 Räder etc. Chiffre A 19/51 760

+8, Bj. 71, nur im Sommer gefahren,
 Neulackierung weiß Schwarze Leder-
 polster, wegen Krankheit, 16 500.—
 DM. Tel. 0 23 30/7 13 11. 51 761

+8, Bj. 74, blau/rot. T. 0 61 96/2 88 80.
 51 762

Hardtops. P. Schmitz, 0 24 02/2 22 75.
 51 617

Schwarzer +8, Bj. 5.74, schw. Leder,
 Stereo-Anlage, 34 000 km, unfallfrei,
 Bestzustand, 18 750.— DM. Tel. 0 26 32/
 4 24 10 oder 4 27 14. 51 904

Morgan 4/4, 2-Sitz., Bj. 72, rot, Spei-
 chenr., DM 12 500.—. T. 0 61 51/3 31 18.
 51 905

+8, silber-met.-schwarz, 40 000 km,
 absol. Bestzust., geg. Höchstgeb. zu
 verk. Tel. 0 89/5 80 59 39. 52 113

Morgan +8, 20 000 km, Bj. 70, Farbe
 grün, viele Extras, bester Zustand,
 preiswert von Privat zu verk., Fach-
 schriftenverlag, 7012 Fellbach, Tel.
 07 11/52 30 23, Herr Fenske. 52 114

4/4, 2-Sitz., Mod. 73, 23 000 km, Leder,
 Speichen, VB 14 000.—. T. 06081/8503.
 52 115

+8, Bj. 73, 23 000 M. 02 01/73 36 03.
 52 116

Motorräder

MOTORRADVERLEIH
Honda Gold Wing, Kawasaki
 Telefon 02 21 / 36 20 63

Honda 1000, 7500.— DM, neu; **Honda**
 750 K 6, 5650.—, neu; **Honda** 750 F 1,
 5650.—, neu. Tel. 0 21 02/3 33 66 und
 02 02/0 55 51 14. 52 055 H

HARLEY-DAVIDSON-Sonderangebote
 250er Straße und Gelände ab 3298.—
 1000er Sportster, E-Start 9900.—
 Electra 74/75 nur 8400.—
 Tel. 0 61 24/86 07, in 6204 Tst.-Watz-
 hahn bei Wiesbaden. 52 587 H

Oldsmobile

EINMALIGE GELEGENHEIT!
OLDSMOBILE CUTLASS SUPREME
Coupe, Modell 76, Bj. 5.76, hellblau,
 V8-Motor (Normalbenzin) 5,6 Liter,
 Automatic, Servo-Lenkung, elektr.
 Fensterheber, schwenkbar. Lenkrad,
 Radio (Stereo), Schiebedach u. viele
 andere Extras. Absolut neuwertiger
 Zustand, nur 2000 km gelaufen,
 DM 25 000.—
 einschließlich Mehrwertsteuer.
AUTOHAUS LUDWIG SPITZER,
 Neckarzelstr. 19, 6950 Mosbach, Tel.
 0 62 61/40 51/2/3. 52 588 H

Opel

KADETT
1200 S

 ca. 10% Mehrlei-
 stung mit Doppel-
 reg.-Vergaseranlage
 mit TÜV-
 Euroabgas-test!

Kompl. einbaufertig nur DM 579,—

Lexmaul OPEL TUNING
 6232 Kelkheim, Bergstr., T. 0 61 95 / 7 32 11

Ascona 1900, 8 J 13 Ronal 235 VR 60,
 U-büg., Spoil., S-Sitz usw. 02603/6277.
 51 906

Gelegenheit: Steinm.-Manta, Bj. 71,
 106 PS, ATM 18 000 km, 2 Solex, DDH
 40, Kotfl., 8" 235/60 VR 13, Led.-L.,
 Schals., U-büg., H-Gu., Zus.-Instr., a.
 TÜV-abg., FP 4500.—. T. 02921/55121.
 51 908

Notverkauf! Manta GT/E, Bj. 5.75,
 30 000 km, 1. Hd., wg. Studium, VB
 DM 10 500.—. Tel. 0 89/6 11 36 05.
 51 765

Orig. Steinmetz Como GS, Bj. 70,
 Sond.-Lack., ATM, TÜV 78, Rec., Ster.,
 7 J. weg. BW, VB 5200.—. 06142/57008.
 51 621

Kadett Cabriolet, Aero Kadett, rot,
 Autom., Verbundgl., Blaubandfilter, 2
 Sportsp., Scheinwerferwascher u. w.
 Zubeh., NP 17 688.— DM, -/15%,
 3000 km. **Autohaus Tönnemann**, 4420
 Coesfeld, Tel. 0 25 41/50 68. 51 618 H

911 E Targa, 70, Color, Spoil., neu
 TÜV, Bereif., Malachitgrün, s. gepfl.,
 10 500.—, geg. Opel GT ab 72 m. Wert-
 ausgl. zu tauschen. Tel. 75 31/3 13 48.
 51 620

Tuning komplett

Ab sofort lieferbar
Opel Manta B -Teile
 (Frontspoiler, Kotflügelverbrei-
 terung, Heckspoiler, Vergaser-
 anlage 110/114 PS, tiefer ge-
 legtes Fahrwerk usw.)

Katalog gegen DM 4,—
 in Briefmarken
Neu: Irmischer T-Shirt
 ab DM 8,—

irmscher
 7057 Winnenden, Waiblinger Str. 20, Tel. (07195) 2066

Ascona L, noch nicht zugelassen, zu
 verk. Tel. 0 29 48/4 68. 52 463

4 ATS, 6x13 Felg., + Anh.-Kuppl., Neuw.
 z. verk. Tel. 0 67 44/82 04 nach 18 Uhr.
 51 619

Gebrauchteile für Opel-Fahrzeuge,
 Unfallwagen ges. Tel. 0 25 01/72 92.
 51 622 H

Commodore GS/E Coupé, Automatic,
 SSD, Vinylidach, LM-Felgen, Berlina-
 Ausföhrung u. weitere Extras, EZ
 11.75, 13 000 km, NP 25 000.— DM,
 jetzt 19 800.— DM, Eintausch eines
 gebr. Wag. Tel. 06 51/8 78 79. 51 623 H

Breiter Kadett 1.9, 120 PS, 7" 195er
 Kotfl.verbr., Fr.-u. Hecksp., AT 21 000,
 VB 4900.—. T. 0 21 51/75 59 84 n. 18 h.
 51 624

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
 — der Langzeit-Auspuff —
 mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit,
 vernickelte Innenrohre, Garantie
 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye-
 und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort
 lieferbar für OPEL Manta, Kadett C,
 Ascona, Rekord C, Rekord II.

SEBRING. 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Commodore A-GS, Steinmetz, 3 L
 Quersstrom-Motor, ca. 310 PS, Berg-
 gangübersetzung, 186 km/h, 8fach
 bereift m. Alu-Felgen, homologiert
 1976 in Gruppe 2, od. in Kunststoff,
 900 kg, Gruppe 5, 1975 überholt, VB
 9000.— DM. Tel. 02 51/7 72 43. 51 763

Opel Diplomat, 5,4 l, Bj. 75, ca.
 45 000 km, weiß m. schw. Dach, Auto-
 matik, Bestzust., DM 23 500.— VB.
 Grimm. Am Roddorn 9, 4150 Krefeld,
 Tel. 0 21 51/39 83 55. 51 764

Opel GT 1900, rot, Bj. 69, sehr gepfl.,
 VB 4000.— DM. Tel. 0 75 76/2 74.
 51 909

Ascona 1600, 2.73, Verbreit., 235/60,
 blau-met., ca. 120 PS, Sportgetr.,
 Sperre etc., VB DM 8200.—. Tel.
 0 66 41/46 28 nach 18 Uhr. 51 766

Chrom-Effekt-Lack

 Für alle Felgen,
 die wie Chrom
 glänzen sollen.
 Keine Silberbrö-
 cke. Große 440-g-Sprüh-
 dose nur DM 11.—
 • Speers,
 auch als Gold-, Kupfer- oder Messing-Effekt
 lieferbar.
 Nachnahmeversand über **RACIMEX-Sport-**
zubehör, 2 HH 70, Am Stadtrand 2/3
 Telefon 0 40 / 6 93 40 66 / 67

Ascona 16 S, optim. Gr. 1, 2 Wettbe-
 werbe gel., Straßenverk. zugel., v. Er-
 satzt., Helm, Fahrerkombi, nur DM
 6000.— VHB. Tel. 0 52 21/8 38 50. 52 119

Breitpur-Ascona zu verk., Bj. 73,
 8700.—. Tel. 0 29 31/1 05 91 ab 17 Uhr.
 52 117

Doppelverg.-Anlage, We. DCOE, kpl.,
 DM 750.—. T. 0 25 21/76 81 ab 18 Uhr.
 52 118

Opel GT 1900, 73, 1. Hd., absolut
 neuw., Heizer + Grät-Umbau, mit 3tei-
 ligen ATS, superbreit, tiefergel., Son-
 derlack, v. Zub., NP 25 000.— DM,
 Preis VB. Tel. 05 31/5 70 21. 52 120

Tausche oder verk. 1 Satz Borrani 6 J
 x 13 m 185/70, neu, ABE f. Kadett, GT,
 Rek. C, W. c. 600.- g. 7 J, LM (Ronal),
 m. 195er. Schulte, Mozartstr. 9, 588 Lüd.
 52 121

GT/GTJ ges. Tel. 0 96 21/8 46 32.
 52 122

Opel Commodore GS/E Coupé,
 Automatic, 160 PS, Bj. 8.73, m.
 Stereo-Radio, SD, Nebell., u. v.
 m., 65 000 km, i. Auftrag zu ver-
 kaufen. Autohaus Stritzel, Uhin-
 gen, Tel. 0 71 61/3 15 59. 51 767

Achtung Liebhaber! Opel GT 1.9, met.-
 grün, nur als Zweitwag. gef., EZ 5.73,
 37 000 km, Ber. 185/70/13, v. Extr.,
 Bestzust., geg. Höchstgeb. abzugeb.
 Dagobert Engelmohr, An der Bahn 18,
 3432 Großalmerode 2. 52 123

2 Weber-Doppelvergaser 40 DCOE,
 plus Steinmetz-Auspuffrohre passend
 für GT/Manta/Ascona, 15 PS mehr
 Leistung, DM 450.— plus Bahnfracht.
 2 Stück 30 mm Distanzscheiben pas-
 send für GT/Manta/Ascona, TÜV-Ein-
 tragung erforderlich, DM 20.— plus
 Bahnfracht. Tel. 0 81 93/85 55. 52 124 H

Opel Ascona 1.9 SR Gr. 1, opti-
 mal für Rallyes vorbereitet, sämtl.
 Zubehör + Reifen, 115 PS, Irm-
 scher, Bj. 74, preiswert abzugeb.
 Tel. 0 67 81/4 36 92. 51 907

2 Opel LMF Ronal 8 x 13, DM 180.—.
 Tel. 0 71 44/1 44 17. 52 589

Gelegenheitskauf: Opel Ascona SR,
 2türig, 1.9 Liter, 90 PS, Bj. 74, 57 000
 km, Steinmetz-Fahrwerkkit, Ölkühler,
 Frontspoiler, Überrollbügel, Leder-
 lenkrad (alle Extras TÜV-eingetrag.),
 4 Felgen extra, Radio, umständelhar
 zu verkaufen. Tel. 0 78 02/45 42.
 52 590

Peugeot

Peugeot 504 GL, 12 980.— DM, 604
 SL 20 430.— DM + 360.— DM Fracht-
 fabrikneu mit Garantie! **Autoimport**
Kugel, 5503 Konz bei Trier, Tel.
 0 65 01/30 82

Peugeot 504 V6 Coupé, weiß, Bj. 5.75,
 15 000 km, NP 27 600.— DM, für DM
 20 950.— inkl. 11% MwSt. zu verk.
 Walter Hagen & Co. GmbH, Hülse Str.
 500, 4150 Krefeld, T. 89 52/10/89 52 11.
 52 125 H

Su. 404/504 Coupé. Tel. 0 82 30/6 81.
 52 126

Peugeot 404, neu, 11 300.—. 07373/348.
 51 768

504 Ti, Bj. 7.72, TÜV 7.78. 02 61/76 47.
 51 769

Suche 100 neue 504 L. Auto Graner,
 Tel. 07 31/6 86 38. 52 032 H

Hardtop für 404 Cabrio gesucht. WMV,
 Pf. 299, 4900 Herford, T. 05221/61010.
 52 465

Cabrio 404, Bj. 68, 127 000 km, rot,
 Bestzust. m. Hardtop, 9fach bereift,
 Radio, VB 4700.—. Tel. 0 68 34/5 25 51.
 52 464

Start und Ziel sind nicht immer Anfang
 und Ende eines Rennens. Der
 Blick hinter die Kulissen des Auto-
 mobilrennsports, wie ihn der Zaun-
 gast nie erhält, macht die tausend,
 teilweise erbarmungslosen Gesichter
 dieses internationalen Geschäfts
 sichtbar. Helmut Zwickl, ein fanati-
 scher Freund dieses Sports, zeigt mit
 größter Sachlichkeit diese sonst un-
 sichtbaren Kräfte in seinem Buch „Die
 Angst bleibt an den Boxen“. 232 S.,
 24 Abb., Leinen, DM 16,50. Erhältlich
 in jeder guten Buchhandlung oder
 per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Pontiac

Pontiac Firebird Trans Am, Bj. 75, 12 500 Meilen, TÜV 8.77, Stereo-Anl., neu bereift. Tel. 06 21/70 19 76. 52 127

Pontiac Le Mans Coupé, gepflegt, Admiral-Motor TÜV-eingetr., TÜV 8.78, DM 2950.— D. Trenner, Schwäbische Str. 9, 4600 Dortmund-Eving. 51 910

Firebird Trans Am, 7.4 Ltr., Bj. 76, Tel. 0 92 08/7 51 oder 09 21/6 54 22. 51 911

Porsche VW-Porsche

AUTO-SERVICE
Altman + Hansen GmbH & Co KG
Spez. Porsche-Tuning u. Karosserie

Gebrauchte Porsche in allen Preislagen
Alle Modelle, z.T. erst wenige Wochen alt
TUV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung

56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 310711

Suche 914/6, Bj. egal, auch mit
Mot.-Schaden. Tel. 07 11/2 14 22 96,
abends 0 71 21/2 98 58.

52 129

Umbau aller Porsche 911 auf Carrera
u. Turbo sowie G-Modell 76. Div.
Porsche-Teile a. Anfr. T. 06121/304918.
52 153 H

Porsche Unfall

Motor-Getriebebeschaden gegen bar
dringend gesucht. Tel. 0 71 56/2 45 97.
52 036 H

Renntelle: Einspritzpumpen mit Schieber
u. Ansaugtr., DM 2600.—, 4 Alu-
Felgen 9 1/2" mit Firestone-Regen,
DM 800.— kpl., je 4 Dunlop-Slick
Misch. 350 + 370 für 8 1-11", 4 Felgen
7" m. Dunlop-Regen 600.—, 08382/5966.
52 154

Carrera RS 2.7 Ltr., 210 PS, Top-
Zust., Bj. 73, keine Rennen, Masch.
nachweisb. generalüberh., Farbe grün,
Front- u. Hecksp., Radio, Recorder,
Ber. vorn 205/50 VR 15, hinten 225/50
VR 15, TÜV-eingetr., NP 50 000.— DM,
für 29 500.— DM. Tel. 0 67 22/22 88.
52 155

Unfallporsche kauft 0 21 51/2 15 16

VW Porsche 914/4, Bj. 10.74, 47 000
km, TÜV 10.78, Garagenwagen um-
stehend. zu verk. Tel. 0 71 31/48 38 25.
52 156

1 Porsche Turbo Gr. 4, 1 Carrera RSR
Gr. 4, 1 Rennmotor Turbo, 500 PS,
verkauft. Tel. 0 21 51/2 69 77. 52 157 H

911 T Targa, Bj. 73, 96 000 km, S-Aus-
statt, Stereo, Abarth, Inz. 0511/402663.
52 158

Porsche T Targa, Bj. 73, viele Extr.,
unfallfr., 17 600.— Tel. 0 61 23/7 18 04.
52 159

911 T, Mod. 73, 35 000 km, 1a Motor +
Fahrwerkverbr., SSD + Extr., 15 000.—
DM. Tel. 0 61 27/54 54. 52 160

2 Reifen, 207/70 VR 15, nur 100 km gel.,
DM 150.—/Stück. Tel. 0 81 93/85 55.
52 161 H



Gebrauchteilager Suche Unfallwagen

415 Krefeld, Grünerdyk 37
Telefon 0 21 51 / 2 69 77
Auto-Tel. 02 03 / 0 55 56 58

356 B Cabr., 62, TÜV 8.78, Soft. Hard-
top, m. el. SD, innen u. außen neu,
Topzustand, Motor 25 000 km, VHB
12 000.— DM. Tel. 02 31/46 26 90.
52 164

Suche Porsche 911 Sportomatic 74,
2.7 Ltr., bis 50 000 km, 17 000.— DM,
bar, inkl. MwSt. Tel. 06 81/25 65.
52 165

911 T, Bj. 6.70, TÜV 8.8.78, 60 000 km,
Leichtmetallfelg., S-Ausstatt., Radio,
VHB 10 500.— Tel. 0 71 23/1 58 63.
52 166

VW-Porsche, 2.0 L., Bj. 73, 50 000 km,
von Privat, NP DM, 17 600.— für DM
8900.— zu verk. Cornwall, Flensburg,
Tel. 04 61/3 64 39-2 83 21. 52 167

911 S, Coupé, Modell 74, 39 000 km,
weiß, Color, 23 500.— 05 31/32 95 00.
52 591

Carrera, 5.74, 39 000 km, Top-Zust.,
33 500.— inkl. MwSt. T. 0 61 73/6 43 96.
52 592

911 S Targa, 2.7 L., Bauj. 74, Sporto-
matik, Color, Leder, Stereo, grün-
met., DM 24 300.— T. 0 89/7 91 37 31.
52 593

911 E, Bj. 3.72, Extras, 99 000 km, VB
12 500.— Tel. 05 21/36 13 16. 52 594

Carrera-Umbau 7-8", 2.2 Ltr., PS 180,
12 500.— DM. Tel. 07 11/22 49 73.
52 504 H

Carrera-Targa, 4.74, 60 000 km, DM
29 000.— Tel. 07 11/22 49 73. 52 505 H



Dieser deli-
kate 911 um-
ger. auf Car-
rera 76. Mot.
110 PS eingeb. Fahrwerk bis 210 PS
abgenommen i. zu verk. Wagen mit
allen erdenkl. Raffinessen ausger.,
als 2. Garagenwagen gefahren, bef.
sich techn. u. opt. in Neuzust. VHB
21 800.— T. Geschäftszeit 02292/24 02.
52 149

! Porsche sucht dringend !
Tel. Köln 02 21/62 28 80. 51 630

911 T Targa 2.4 L, Bj. 3.72, TÜV 5.78,
5-Gang, Color, Stereo, 14 850.— DM.
Tel. 05 11/86 39 59 + 33 12 09. 52 138

Noch alle 356er Bechteile zu verk.
Tel. 08 21/60 23 03. 52 139

911 E Targa 71

gepflegt. Garagenwagen, sämtl. Extr.
NP 37 000.—, für DM 12 800.—, per so-
fort abzugeben. Tel. 05 11/71 53 21. 52 140



Pluspunkte

- ständig 20 Vorfühswagen aller Typen
- 50 Neuwagen im Bestand, daher schnelle Lieferung
- 35 Monteur mit langjähriger Porsche-Praxis betreuen monatlich 700 Service-Kunden

Wer Leistung sucht, kommt zu uns

SPORTWAGEN-ZENTREN

GOTTFRIED SCHULTZ

4300 ESSEN
RUF: 0201/620081

NORDRHEIN

4000 DUSSELDORF
RUF: 0211/7704-1

PORSCHE-HÄNDLER

RHEIN-WUPPER

5670 LEVERK-OPLADEN
RUF: 02171/48011

ZEISSLER

5600 WUPPERTAL
RUF: 0202/781781

LIEDTKE

4040 NEUSS
RUF: 02101/41044

Carrera 2.7, Modell 74, Spoiler, DM
23 000.— - MwSt. Tel. 0 65 69/3 82.
52 595

Suche für Porsche Carrera 2.7 Liter
1 Getriebe u. 18 Felgen. Tel. 0 94 21/
3 16 01 ab 18 Uhr. 52 596 H

Porsche 911 T, Bj. 70, orig. 90 000 km,
mit Sonderzubehör, sehr gut. Zust.,
zu verkaufen. Tel. 06 34 05/82 17.
52 597

356 B, 62, f. 6000.— DM restaur., TÜV
7.77, sehr gepf., Zweitfahrz., Cabrio,
Preis 6800.— DM. J. Mühlbauer, Am
Bleicher 6, 8261 Kraiburg. 52 598

Porsche 911 S Targa, 175 PS, Bj. 3.73,
31 000 km, 5-Gang., Colorglas, braun-
kupferd., 7" LM, Ant., Lautspr., Ent-
störung, Carrera-Look, tiefergelegt,
DM 36 000.— Tel. 0 72 31/4 07 01.
52 599

KOTFLOGELVERBREITERUNGEN
SPOILER, STOSSTANGEN, UM-
BAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98.
52 047

Carrera 2.7, Bj. 73, 64 000 km, v. WA
zu verkaufen. Tel. 0 72 31/1 67 27.
52 600

Suche 911 Coupé 2.7 l, Bj. 74/75,
BMW 518, EZ 6.75, ca. 19 000 km,
div. Extras, muß in Zahlung gen.
werden, Rest Barzahlg. K. Lippert,
Muschelkalkweg 1, 1000 Berlin 47.
52 137

Suche 356 Roadster, Speedster od.
Cabrio Bj. 50-54. Tel. 0 71 23/10 87.
52 502

356 C-Cabrio 64, supergepflegt, TÜV
78, VB 10 500.— DM. T. 07 11/22 49 73.
52 503 H

Carrera Umbau v. 2.4 l S 7 + 8 J, TÜV
8.78, n. 64 000 km, Bestzust. v. Extr.
VB DM 15 950.— Tel. 0 23 32/24 13.
51 746

Porsche 911 E, Coupé, Sportomat.,
Bj. 72, 72 000 km, TÜV 77, neu bereift,
Colorvergl., Karositze u. Stereo,
Schiebedach u. Türscheiben elektr.
VB DM 14 900.— Tel. 0 75 31/6 46 49.

Suche Druckgüßfelgen 6" für 911 S.
Tel. 0 92 41/20 44. 52 142

PORSCHE

Gebrauchtteilelager

2.0-2.7 Liter-Motoren

kaufe Unfall-Porsche

TEBERNUM

Cracauer Str. 16-26, 4150 Krefeld

0 21 51/2 15 16

Su. **Porsche-S**, Verbreit. 0. Günt. zu.
Umbau auf Turbo-Look. Zuschr. unt.
Chiffre A 19/51 744

Porsche Rennlook ges. Merc. 280
E/73 Top-Zust. in Zahlg. Zuschr. unt.
Chiffre A 19/51 745

Suche Porsche Carrera Bj. 76 gegen
bar. Tel. 0 52 02/33 36. 51 625

TURBO Heckspoiler m. Gum. u. Gitter
600.—, Carrera 74 RSR Stoßst. vo.
350.—, hi. 300.—, Carr. 73 RS Stoßst.
vo. 200.—, hi. 280.—, Kotfl.verbr.
8 J 130.—, Turbo u. RSR verb. 300.—,
75 Fronthaube 280.—, 75 Stoßst. vo.
u. hi. 300.— Tel. 0 61 29/80 61.
51 626 H

Porsche 911 Coupé, Bj. 5.73, 5-Gg.,
Color, Frontspoiler, Radio etc., km
89 000, Bestzust. 16 800.— DM. Tel.
07 61/49 16 76. 51 627

911/74, 38 000 km, Carr. in. Ausst.,
5-Gg., Heckw. e. SSD, Cibie, 7" neu
ber., Cass.-Rad. 23 950.— 0621/741256.
51 923

DUNLOP

SP Sport Super
18" HR 14.9 99.—
18" HR 14.9 120.—
18" HR 14.9 126.—
18" HR 14.9 137.—
18" HR 14.9 154.—
205/70 HR 14 126.—
205/70 HR 14 137.—
205/70 HR 14 143.—
205/70 HR 14 154.—
205/70 HR 14 160.—
205/70 HR 14 173.—
Versand per NN
FRITZ INLE REIFENHANDEL KG
Tel. 0 27 21/1 53 00/16 36
7570 Bassen-Oes

356 B, Bj. 62, TÜV 7.78, umgebaut C,
70% neuteilig Rest. B-Carrera, Mot.
106 PS, 18 000 km, neu lack., weiß,
VB 8500.— DM. Tel. 0 51 61/35 55.
51 631

Carrera, Bj. 5.73, Bestzust. Zub., we-
nig km, preisg. Tel. 0 71 46/54 47.
51 628

356 Roadster, Speedster od Cabrio,
Bj. 50-54 ges. Tel. 0 71 23/10 87.
51 629

Porsche 911 E, Bj. 71, 60 000 km, Ex-
tras, VHB 11 000 DM. Tel. 0 52 41/
7 93 96, Herrn Erlei. 51 632

911 E 2.4, silb., Col. Targa, 7J Felg.,
Garagenw., DM 14 500.— 07181/62117.
51 922

AUTO-TEBERNUM

Gebrauchte Porsche

Ständig alle Typen
- Unfallfrei - auf Lager.
Inzahlungnahme.Finanzierung.
Service und alle Umbauten.

4152 Kempen 3 (Tönisberg)
Vlyuner Straße
(An der Autobahn Venlo)
Telefon 0 28 45/8138-8139

Porsche-Teile: 1 Ausp. 356er 100.—,
2 Wärmetauscher 914/6 600.—, 1 Car.
Frontsp. 190.—, Kaross- u. Motorteile
a. Anfr. Tel. 06 11/30 31 47. 51 924

356 B Cabrio, 60 PS, TÜV 12.77, Hard-
top, techn. gut., opt. Mängel, DM
4500.— Tel. 0 89/7 55 76 89. 51 925

Porsche-Barank. 07 11/62 21 38.
52 041 H

356 C Cabr., rest. TÜV 7.78 m. VW-Masch.
VB 4800.—, 911 ges. T. 0 21 72/7 67 28.
52 144

911 T z. verk. 4.70, Bestzust., weiß,
Lederp. rot, 59 000 km, Festpreis DM
11 000.— Tel. 0 73 40/3 42. 52 145

P. 911 T, 130 PS, neuer Mot., LM-Fel-
gen, Extras, f. 9800.— T. 0 61 93/74 10.
52 146

Suche 911, möglichst Bj. 72/73, Targa,
schwarz, br. Reif. Barzahlung. Tel.
0 97 33/12 96 von 18-20 Uhr. 52 147

911 S, 72, SSD, 95 000 km, unfallfrei,
13 700.— DM. Tel. 0 61 21/52 11 48.
52 148

911 umgebaut auf Carrera, Bj. 72, gr.
Heckspoiler, 7 u. 8 J-Felgen, Carrera-
Mot. 2.7, 210 PS, RS-Getriebe, Mot.
38 000 km, VB 18 400.— T. 0 26 63/2 12.
52 150

PORSCHE-REIFEN

185/70 VR 15 Dunlop SP 57 139.—
Dunlop Super Sport 155.—
Pirelli CN 36 SM 160.—
Goodyear w. Schrift 150.—
215/60 VR 15 Dunlop Super Sport 186.—
Pirelli CN 36 SM 225.—
einschl. 11% MwSt. - Versand per NN
REIFEN-HUFFEN, 5951 Neu-Listerode
Tel. 0 27 22/74 62

911 S Coupé 2.7 l, 74 000 km, EZ
10.73, Mot. überh., gelb-grün, 5-Gg.,
etc. VB 22 500.— T. 09 41/6 10 91-92.
52 135

911 E Targa, 73, 5-Gg., S-Ausst. Mot.
+ Getr. neu, VB 19 700.— 02171/53692.
52 131

VW-Porsche 914, 2 Ltr. 100 PS, 3.75,
Comfort-Paket, Alu-Felgen, AT-Mot.,
7000 km, VB 15 900.— T. 0 22 48/24 92.
52 132 H

Porsche VW-Porsche

SONDERANGEBOT Ia DUNLOP-STAHl

195/70 HR 13 98.- 205/70 VR 14 162.-
195/70 HR 14 125.- 185/70 VR 15 158.-
195/70 VR 14 157.-
205/70 HR 14 134.- ER 70 VR 15 169.-

inkl. MwSt., Versand per NN, frachtfrei
ab 4 Stück oder Reifenmontage in unserm
Fachbetrieb ohne Aufpreis.

PIRELLI CN 36 SM

zu bekannt günstigen Preisen in allen
Größen ebenfalls am Lager.

Mo.-Fr. 8 bis 12 und 13 bis 17 Uhr.
Sa. bis 12 Uhr.

AZS

Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-
Fechenheim, Dieburger Str. 10,
Tel. 06 11-41 90 42

911 Targa, 76, 13 000 km, Bestzust.,
5-Gang, Extras, Tel. 0 71 52/4 29 92
od. 0 70 44/1 34 39. 52 130

1 Turbohecksp. m. Gum. u. Git. 550.-
1 Carr. Frontsp. 73er 160.-
2 Carr. Verbreiter 8" 120.-
1 Carr. RSR Heckstoßst. 75er 240.-
1 Carr. RSR Frontstoßst. 75er 270.-
4 Turbo Verbreiter, 8-9" 240.-
4 RSR Verbreiter, 8-9" 240.-
1 G. Model Stoßst. kompl. 76er 270.-
1 G. Model Stoßst. hint. 76er 260.-
1 Fronthaube G. Model 280.-
Tel. 0 61 21/30 49 18 oder 56 07 83. 52 133 H

4 Felgen 7" handgeschm., DM 350.-
pro Stck., Tel. 05 21/45 08 50. 52 134

911 T, bildschön, schwarz, Mod. 70,
AT-Motor 10 000 km, viele Extras, VB
10 600.-. T. 04 21/35 71 10. 52 136

Porsche-Mot. 911 T, 2.4 Ltr., 130 PS,
gebraucht, zu kaufen gesucht. Tel.
0 65 06/3 13. 52 151

Porsche-Motor 911 T, 2.4 Ltr., 130 PS,
mit Lagerschaden, Block, Kolben und
Zylinder einwandfrei, zu verkaufen.
Tel. 0 65 06/3 13. 52 152

Verkaufe 911 S, 2 Ltr. Motor, Weiblen,
Freiwaldastr. 6, 7312 Kirchheim/T.,
51 633

Bildschöne Fahrmasch. Porsche 914/6,
wie 916, Kotflügelverbr., Spoil., gr.
Stoßst., ca. 184 PS, 7" auf 215/60,
soeben f. DM 31 200.- in einen Zust.
gebracht, besser als neu, TÜV frei,
geg. Angeb. zu verk. von Priv. Neuer
Carrera o. großer Pkw wird in Zahl.
gen. Tel. 02 11/50 13 20 tagsüber und
0 21 05/7 29 08 abends. 51 634

Porsche Barankauf 0611/285144/571805,
52 128 H

Porsche-Barankauf
Auszahlung sofort nach Besichtigung
PORSCHE WUPPERTAL
MAGNER TEL 02021 705070

Su. 911 G, 150 PS, 07642/1816 n. 17 h.
51 937

356 C, 64, Liebhaberstück, DM 6000.-
Tel. 0 41 83/35 21. 51 938

914/2.0, EZ 10.73, 70 000 km, sehr gt.
erhalten, Alu, Stereo, Mod. 74, DM
9500.-. Tel. 0 73 61/81 30. 51 939

911 S Targa, Bj. 5.75, 25 000 km, mit
allen Extras wie Sperre, 5-Gang,
Ganzleder, Stereo, Color etc., Farbe
grün-met., NP über 45 000.- DM f.
DM 34 500.- z. verk. T. 0 23 51/2 01 58.
51 940

Turbo-Porsche, kupf.br., fabrikneu,
noch nicht zugel., viele Extras, Fest-
preis 63 000.- inkl. T. 0 72 31/8 94 62.
51 770

Carrera opt. Turbo, 1. Hd., 7.75,
unfr., w. neu, Mot. 2.8 Ltr.,
sämtl. Zub. z. B. Innenausst.
Sonderanf., Glnzled.,/Stoff, Reca-
ro, Metallc., 5-Gang, Sperre,
Klima, el. Fenster-SSD, Rd.Cass.
Color, Gr. 4, Spoiler/Heckwisch.
8-9 poliert m. 50er Ser. neu, Bil-
stein-Fahrr. usw. NP laut Rg.
68 000.- DM, geg. Höchstgebot.
Tel. 0 82 65/2 66. 52 143

Suche 911, Targa, Bj. 69 bis 6000.-.
Angebot an: Peter Genenger, 46
Dortmund, Lützowstr. 13. 51 771

Carrera EZ, 5.75, 1. Hd., unfallfr., ca.
28 000 km, ind.-rot, SSD, 5-Gang,
Spoiler, 7-8" mit Pirelli 50, Festpreis
DM 34 000.- + MwSt. Tel. 0 50 31/
30 65. 51 772

2 7" Fuchsfelg. u. 1 Turbohecksp. zu
verk. M. Weckbrodt, Bamberger Str.
71, 862 Lichtenfels, Tel. 0 95 71/80 88.
51 773

Suche 911 Coupé od. Targa ab Mo-
dell 73, geg. Barzahlung. Angebote
unter Chiffre A 19/51 734

Porsche 924, 4.76, schwarz, 17 000 km,
Extras, NP DM 25 000.-, VB DM
20 000.-. Tel. 05 91/25 37. 51 735

911 Coupé, Mod. 76, rot, 22 000 km,
a. Extr., DM 33 500.-. 0 22 21/47 32 73.
51 736

911 Targa, ab Bj. 75 von Privat ge-
sucht. Tel. 0 61 02/3 75 82. 51 737

Carrera 3.0, grün-met., 4.76, 6500 km,
v. Extr., NP 55 000.-, DM günst. Tel.
0 40/5 38 28 00 oder 6 77 17 49. 51 738

Porsche-Gebrauchttellager



täglich Expressgutversand
Unfallwagen-Ankauf
4 D. Werstenerfeld 65-69
Tel. 02 11 / 76 77 50

356 B Coupé, Bj. 5.60, TÜV 2 Jahre
in halbjähriger Arbeit von Karosse-
rieschlosser restauriert, verk. gegen
Geb. nicht unter DM 15 000.-. Tel.
Bonn 62 45 97. 51 739

911 S Targa 2.4 I, 190 PS, Bj. 72,
silber-met., Motor 9000 km, 7 + 8"
205/225/50er Reifen, Turbospoiler,
Ciebi, viele Extras, alles TÜV einge-
tragen, VB DM 20 500.- nehme BMW
in Zahlg. Tel. ab 19 Uhr 0 71 23/
6 05 23 Reinhard Libal, Sicherstr. 4,
7441 Wolfsschlungen. 51 740

HOLLÄNDER

kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden
zu absoluten Tageshöchstpreisen,
sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. Sa.-Nr. 02 34 5 26 66, n. 19 U. 6 58 48

VW-Porsche 914/6, Bj. 70, wenig gel.
DM 7500.-. **AZ-Sehnde GmbH**, 3163
Sehnde/Hannover. 0 51 38/10 11. 51 742 H

Porsche 911 E, Bj. 73, Recaro Sitze,
S-Ausstattung, DM 15 000.-. **AZ-
Sehnde GmbH**, 3163 Sehnde/Hanno-
ver. Tel. 0 51 38/10 11. 51 743 H

911 T Targa, neu aufgebaut, optisch
Mod. 75, 2 J. TÜV, Carr.-Verbr., 2 I,
110 PS, geg. Geb. jedoch nicht unt.
DM 14 000.- Finanzierung möglich.
Tel. 0 56 61/47 09. 52 471

Der neugegründete
PORSCHE 356 CLUB DER SCHWEIZ
veranstaltet am 26. 9. 76 ein Treffen
im Entlebuch (Luzern), zu dem alle
Besitzer der Modelle 356, Spyder und
904 eingeladen sind. Näheres unter
Tel. Schweiz 07 25 03 90 v. 19-22 Uhr.
52 536

Carrera RS, 73, 210 PS, (umge-
baut a. Turbo) schwarz, techn. +
opt. wie neu, VB, sämtl. Zub. Inz.
mögl. DB 600. T. 0 89/30 33 73 nur
Wochenende. R. Gradi, 8 Mü. 40,
Klopstockstr. 1. 51 741

Porsche 911 E Targa Sportomatic,
Bj. 71, 1. Hd., 90 000 km, alle Serien-
extr., silb.-met., 12 800.-, evtl. Ein-
tausch mögl. Tel. Düren 0 24 21/35 75.
52 474

Mot. m. Garantie, su. Unfallw. u.
def. Motoren. Tel. 0 23 53/22 99. 52 033 H

911 T, Bj. 72, S-Ausst., Color, km
75 000 zu verk. Tel. 0 82 65/2 66. 51 915

Suche 3.3 I Motor voll straßentaug-
lich, evtl. auch neu. Erbitte PS und
Preisangabe. Chiffre A 19/51 917

Carrera 73, Umbau Mod. 74, 54 000
km, ATM, 0 km. Extras, TÜV 8.78,
DM 27 000.-. T. 06 11/86 58 68. 52 473

SCHÖNER CARRERA



8" + 9" eingetr., Bestzustand, DM
25 800.- DM, evtl. Mercedes Inzah-
lungnahme. Tel. 07 11/72 24 70, Eisen-
rigler, Asemwald 12/22, 7000 Stutt-
gart 70. 52 472

911 T Targa 72, 93 000 km, VB
15 000.-. Tel. 0 30/8 26 17 04. 51 928

911 Targa, 3.76, 11 000 km, DM 35 100.-.
T. 06 81/5 12 50 n. 19 Uhr 0 68 98/6 67 24.
51 929

Porsche Barankauf 02845/8138-8139

Porsche 911 2.7, 150 PS, neues Mo-
dell, S-Ausstatt., 5-Gg., Radio, neuen
Heckspoiler, Bereifung vorn 185/15
hinten 205/15 neu, TÜV 2.78, Bj. 12.73,
techn. u. opt. neu, Zweitwagen, DM
23 900.-, Inz. von BMW 02 möglich.
Tel. 07 11/36 19 39 od. 0 71 61/86 23. 51 927

911, 150 PS Carrera Turbo-Look, Bj.
75, 28 000 km, silber-met., schwarz
Elokal sämtl. Extras, DM 33 500.-
(NP 50 000.-). Tel. 0 22 34/5 37 96.
51 930

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur

Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen
gesucht. D. Schreiner, 7147 Hochdorf/Enz
bei Stuttgart, Tel. 0 70 42/65 60.

Porsche 911 T 2 L, 130 PS, günstig zu
verk., wegen Studium, VB 4000.-. W.
Kielkopf, Tel. 0 71 63/26 26. 51 931

911 S, 2.4 I, Bj. 72, orig. 59 000 km,
2.7 I Mot., 5 Gg., werksgespfigt, VB
DM 16 300.-. Tel. 0 71 61/8 19 58. 51 932

Su. 911 Targa, T. werkt. 0 62 24/34 91.
51 933

911 Coupé oder Targa

dringend gesucht, evtl. auch ohne
TÜV. Tel. 0 71 56/2 45 97. 52 035 H

Porsche 911 T Targa, 2.4 Ltr., 8.72,
TÜV 8.78, unfallfrei, 5-Gang, S-Aus-
statt., Ster.-Cass.-Rad., DM 15 800.-.
Tel. 02 21/51 23 64. 51 934

911-Motoren, 15-20 Stück, ge-
braucht auf Lager, mit Garantie.
Tel. 0 21 51/2 15 16.

Verschiedene 15" Porsche-Felgen von
6" bis 10.5", teils mit Reifen zu verk.
Anfragen unt. 0 79 46/26 30. 51 935 H

911 E, 70er mit TÜV 6.78, gelb, S-
Ausstatt., alle Extras, Bestzust., DM
9200.-. Tel. 0 74 34/81 94. 51 936

Ruckzuck & ab ...

mit unseren Abschleppwagen,
Autotransportern und Hängern.
Serien- und Sonderanfertigungen,
Gebraucht wagenumbau.
Auch Bootstrailer und
PKW-Anhänger aus Alu von



Hermann Techau GmbH - Anhangfabrik
Bayernstr. 1 - 28 Bremen 1
Tel. 04 21/38 40 14 - Telex 245 583

MOTORRAD 19

Das große Sonderheft zur IFMA '76:

Motorrad-Angebot IFMA 1976

Die große und vollständige Übersicht des Motor-
rad-Angebots in Deutschland. Aufgliederung nach
Marken und Leistungsklassen erleichtert den Ver-
gleich der Konkurrenten. Ausführliche Tabellen
enthalten alle wichtigen Daten.



PORSCHE WUPPERTAL MAGNER - TEL. (0202) 705070

Mehrere Vorführwagen: Turbo, Carrera, 911, 924. Weitere 35 neue und gebrauchte Porsche, alle Modelle in allen Preislagen, sofort lieferbar. TÜV-frei, mit schriftl. Garantie, Anzahlungnahme, Finanzierung. Bevor Sie sich entscheiden - sprechen Sie mit uns.

911 Targa, h'gelb, Bj. 7.73, 1a Zust., (2. Wagen) 28 000 km, viel Zub. NP DM 34 000.-, f. DM 21 000.- zu verk. Tel. 0 71 31/55 56 57 ab 19 Uhr. 51 912

Gebrauchteile aller Typen am Lager
Unfallwagen gesucht

M. Freisinger & Co.
Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21/59 26 61

CARRERA 3.0 Ltr., v. Werksangehörigem 10 Mon. alt, alle Extras f. DM 43 500.- zu verk. Tel. 0 52 51/4 91 32, 51 913

100% Kaufe jeden Porsche bar ab
Bj. 68. Tel. 07 21/26 73 57, 52 045

Turbo, Bj. 2.76, grün-met. el. SD, 18 000 km, DM 55 000.- + 11% MwSt. Tel. 0 21 01/4 31 76, 51 914

Gebrauchte Porsche

ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. M. FREISINGER & Co.
75 Karlsruhe 21, (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21/59 26 61

Aus Platzgründen Porsche 911 T S-Ausst., 5 Gg., 7" S-Feigl., Cible, Nebellampen, Rad-Rec., Recarositze, Bj. 71, 79 000 km, DM 12 900.-, größeres Auto kann in Zahlung genommen werden. T. 0 73 62/73 00 ab 18.00, 51 918

Porsche 356 SC, 65, gepfl., TÜV 8.77, überholter Motor, 10 000 km, Radio, DM 6950.- VB, Vollfinanz., Eintauch mögl. Tel. 02 41/3 33 34, 51 919 H

Porsche-Barank. T. 0 70 42/76 47, 52 038

Carrera Targa 2.7 I, 110 PS, Bj. 75, 14 000 km, f. DM 37 000.- zu verk. Tel. 09 31/59 77 20 ab 18 Uhr. 51 926

Suche Unfallwagen u. Motoren
Verkauf sämtlicher Spoiler

Motoren ab DM 1500.-. Motorreparaturen, Gebrauchteileverkauf. Wir holen Ihren def. Porsche zum Selbstkostenpreis ab. Autohof U. Theimann, Halver, Tel. 0 23 53/22 99, 52 048

Porsche sucht Tel. 0 40/5 50 50 38, 52 039 H

911 Targa 1974, 27 000 km, met.-grün, Extras, 27 000.- DM VHB. 02741/22298, 52 467

Porsche Coupé 911, silbergründiamant, Bj. 11.75, ca. 23 000 km, 5-Gg.-Getr., el. SD + Fensterh., get. Scheiben, Blaupunkt "Bamberg", 4 Lautspr. u. a. Zubeh., DM 36 000.- inkl. MwSt. W. Köster, Museumstr. 33, 2000 Hamburg 50, Tel. 0 40/39 12 21, 52 469

356 C Cabrio, Bj. 64, TÜV 7.78, tot-rest., Bestzust. Preis VB, nicht unt. DM 10 000.-, T. 07 11/32 41 54 ab 19 h, 52 470

914/6, Motor 2.4 Ltr., S. S-Ausstatt., guter Zustand, VB 10 700.- DM. Tel. 0 63 31/29 13 Di.-Fr. v. 9-12 Uhr, 52 163

Rallye Look



Orig. Schweizer GGC-Chronograph im aktuellen Racing Look - mattschwarz - Schweizer Wertarbeit garantiert höchste Präzision.

NUR DM 159.-
mit schwarzem Metallband
DM 169.-

Lieferung gegen Nachnahme
Kauf ohne Risiko. Rückgaberecht innerhalb 10 Tagen.
12 Monate Garantie.

Vertrieb und Kundendienst:
Studio GGC - Günter Grabowitz
46 Dortmund 1
Saarbrücker Straße 59-61
Telefon 02 31/57 38 39

Porsche Carrera 2.7, 210 PS, Turbo-Look, VB DM 28 900.- zu verkaufen. Tel. 05 21/20 03 06, 51 920 H

Turbo-Flosse m. Gummi 580.-, Satz Turbo-Verbreiter 9", 4 Stck. 190.-, Satz Carrera-Verbreiter 8", 2 Stck. 90.-, Heckabschluß 280.-, Carrera-Stoßstange vorne 250.-, Turbo-Stoßstange vorne 340.-, Alle Anbauteile m. TÜV-Bescheinigung. Wir machen Ihren Porsche zum Superporsche! Aufbau, Ausführung und Preis nach Absprache. Autohof Theimann, Tel. 0 23 53/22 99, 52 034 H

912 TÜV 78 m. vielen Extras u. Ersatzl., Mot., Getr., Hauben, Türen. Preis 5000.- Tel. 0 45 61/89 46, 51 921

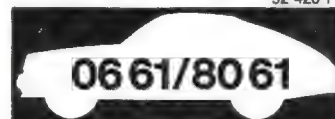
511 T, 2.4, Bj. 6.72, rot, 59 000 km, S-Ausstatt., Orig. Kotflügelr. 7" + 8" Fg., Front- u. Heckspoiler, nur im Sommer gefahren, VB 17 000.- DM. Tel. 0 51 48/2 62, 52 162

Porsche Export
Ich suche dringend gepfl. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89, 52 040 H

10 Porsche 911 ab DM 2950.- (66) bis DM 9500.- (71) sowie sämtl. Gebrauchteile, Umbausätze zu verk. Tel. 0 71 56/2 45 97, 52 037 H

Zu verkaufen: Porsche Carrera, ind.-rot, Bj. 4.75, ca. 50 000 km, Gar.-Fahrz., Stereo, Col., Heck- + Frontsp. Diff. u. div. Extras, DM 37 500.- inkl. MwSt. Angebote Tel. 0 29 92/80 21, 52 466

AT-MOTOREN 4 + 6 Zyl. Porsche ab 1400.- DM. Suche defekte Mot. Fa. WEISSWANGE, Schulstr. 43, 6073 Egelsbach/Ffm., Tel. 0 61 03/4 21 87, 52 426 H



911 E Targa, 71, 60 000, h.gelb 14 900.-
911 T 2.4 I, 65 000 km, blutorange 15 900.-
924, rot, 5000 km, Alufelgen 22 900.-
DB 280 SE, grün-met. f. Hd. 23 900.-
911 2.7 Targa, 75, kupferbr.-met. 27 900.-
Carrera Targa, h.gelb, Rad., Bestz. 34 000.-
Turbo, Indischrot, 19 000, w. neu 55 500.-
924, Modelle 77, in div. Farben ab Lager.

HANS KAHRMANN
Porsche-DIREKT-HANDLER
45 Falde, Kurfürstenstr. 15/17
51 916 H

Porsche turbo, EZ 6.75, irisgrün, 29 500 km, el. SD, Lederass. weiß, DM 53 500.- inkl. MwSt. Raffay + Co. Sportwagen, Hamburger Str. 195, 2 Hamburg 76, T. 0 40/29 29 28, 52 488 H

Raritäten

Alfa Romeo 2600 Sprint, 65, total restaur., techn. 1a, neue Kleber V 10, schwarzes Leder, el. Fenster, Radio, Cassette, VB 10 000.- DM. Austin Healey 3000 MK III, total restaur., schwarz, Speichenräder, Kotflügelverbr., Overdrive, neue Lederass. 2 Jahre TÜV. VB 15 000.- DM. Ford A, Bj. 1930, restauriert und fahrbereit, VB 10 000.- DM. Opel 1.2 Ltr., Bj. 1932, teilrestaur., techn. 1a, VB 8000.- DM. Tel. 0 43 51/8 17 31, 51 168

Renault

Alpine A 310, blau-met., 3.75, 47 000 km, Mot. mit 45 Weberanl., 4000 km, VB DM 22 000.- T. 0 40/78 50 05 ab 20 Uhr, 52 175

Original US-Polizeisirenen, keine Imitation, Kojak DM 130.-, Hawaii 5/0 DM 145.-, Kfz.-Einbau in BRD verboten, z. B. für interne Alarmanlagen, E. Pohle, 3051 Mandelsloh Nr. 5, Tel. 0 50 72/5 64.

Suche ALPINE 1600 S od. SI, neuwert. u. zurechtgemacht. Tel. 04 51/47 22 88, 52 176

1300 Renault Alpine, orange, Bj. 74, ATM 26 000 km, VB 12 500.- DM. Tel. 0 66 22/28 41 ab 19 Uhr, 52 177

Alpine 1300, 8.74, 23 000 km, bl.-met., 6" GT, DM 13 500.- T. 0209/23644 a. 18 h, 52 169

Slalom-Alpine 1600 S, Gr. 3, Bj. 73, orange, 39 500 km, Fahrzeug in absolutem Bestzustand, VB 17 500.- DM. Tel. 0 23 33/49 51 oder 37 06, 52 171

R 5 TS, 16 000 km, neuwert. Garantie, verk. DM 8250.- Tel. 02 11/36 44 02, 52 170

Renault Alpine 1600 S, 1972, ca. 150 PS, optim. Zust., sof. einsatzbereit f. Slalom u. Berg, inkl. Anhänger f. DM 12 000.- z. verk. Inzahlung. Hinkebecker, Tel. 0 23 63/62 72 od. 0 23 03/10 12 68, 52 172

Renault 8 Gordini, 88 PS, 3.67, TÜV 10.77, gepfl., ATM, VB 1800.- DM. Tel. Köln 02 21/72 61 17 ab 16 Uhr, 52 173

Alpine 1600 S, Gr. 3, Bj. 71, Mot. neu, m. Garantie. Tel. L-0 03 52 72 91 76, 50 435

An- und Verkauf Renault Alpine sämtl. Typen. Tel. 07 31/7 50 54, 51 635 H

Alpine 165 R, einmaliges Auto in D. 9" + 7" Cotti 235 x 60 VP u. viel AD, alles TÜV, sehr schnell. 0 78 44/2 74, 51 747

Alpine 1300, Bj. 72, TÜV 78, 5-Gang, 74-PS-ATM 27 000 km, 6" u. v. Extras m. VB 9800.- DM. Chiffre A 19/51 941

ALPINE 1300, Bj. 12.75, 23 000 km, Extras, VB DM 17 000.- Zuschr. unt. Chiffre A 19/51 942

Verk. Rallye-Alpine, Unfall, günstig. Tel. 0 62 53/57 87, 51 943

Alpine 1600 S, Bj. 71, Überrollbügel, Radio, für DM 12 500.- zu verk. Tel. 0 21 91/34 05 70, 52 475

Alpine 1600 S, orange, 48 000 km, LM-Felgen, Bj. 6.72, TÜV 4.77, U-bügel, DM 13 000.- Tel. 0 60 33/42 76, 52 476

Rennwagen

FV 1300 Jet 74, opt. Fahrzeug, rennfertig, mit Anhänger + Zub., weg. Studium zu verk., 6500.- VB, evtl. Inzahlung. v. Pkw. V. Herrmann, Schmidtstr. 15, 6719 Hattenleidelheim, 52 601

Verk. VW-Autocross-Motor, viele 1. Plätze, ca. 100 PS, 1800 ccm, 2 40er Solex, 750.- Tel. 0 72 31/8 93 62, 52 602

VW 1302, Gr. 2, ohne Getriebe u. Motor, 5 Jahre homologiert, div. Ersatzteile, Preis VHB. Tel. 0 61 28/2 11 34, 52 603



Weitere für den Motorradfahrer hochinteressante Themen:

500er Vergleichstest: Honda kontra Suzuki
Vorstellung: Die neue Suzuki GS 750
Test: Nachrüst-Auspuffanlagen für die Kawasaki Z 900
Fahrbericht: Münch 1200 TTS-E
Formel 750-Lauf in Assen
DM-Gelände-Endlauf in Biberach/RiB

Motorradfahren:
mit Freude und Vernunft

MOTORRAD

Heft 19/76 ab 17. September bei Ihrem Zeitschriftenhändler.

Rennwagen

NOCKENWELLEN, ÖLKOHLER, ÖLPUMPEN, AUTOCROSS-TEILE
Firma Dr. Schrick, 563 Remscheid 11
Dreherstr. 5, Tel. 0 21 91/5 30 67

Cup Scirocco zu verk., 16 000 km, schwarz, zusätzl. 1 Satz Felg. geg. Gebot, außerdem 16 Dunlop Slicks für Super V 50%, 1 Heigo-U.-Bügel f. Audi 50. Jörg Plankenhorn, Tel. 0 74 24/30 15 oder 29 04. 52 179

Optim. NSU Spez. Cross 1300/125 PS. Tauber, Bachmayerstr. 5, 7900 Ulm/J. 52 180

Cross Fiat 128, Coupé 1300, Gr. 1 mit Hänger zu verkaufen, Preis VHS. Tel. 0 51 64/6 19. 52 181

Formel 3 GRD, Bj. 75, viel Zubehör. billig zu verk. Tel. 0 71 51/5 41 82. 52 182

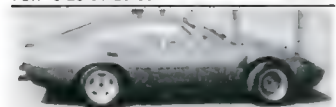
Autotransportanhänger dringend gesucht. Tel. 0 71 34/21 21. 52 183

V. „Heidegger“ Motor FV 1600, 550.- u. Ersatzst. billig. Tel. 0 94 02/88 36. 52 184

ALBERT SPORT-NOCKENWELLEN
für alle Autotypen, techn. Unterlagen
verlangen
Würst/Osterreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83

Verkaufe Ford Transit-Bus mit V6-Motor, Schalensitze, Einrichtung, DM 20 000.-. Bernd Ringshausen, Wetzlarer Str. 53, 6308 Butzbach, Tel. 0 60 33/6 08 88. 52 185

Chevron B 31 2 L Swindon BDG. Tel. 0 23 91/20 58. 52 178



Klassischer Rennsportwagen! Abarth 1300 OT, ca. 160 PS, Bestzustand, VB 13 500.- DM. Inzahlungnahme möglich. Tel. 0 71 50/93 47. 51 749

Bernd Ringshausen verkauft seinen Zak-BDG nach der Saison (siehe Test Rallye Racing, Heft 9/76), Fahrzeug ist für neue Gruppe 2/77 bis 2,0 l. Preis: DM 55 000.-. Bernd Ringshausen, Wetzlarer Str. 53, 6308 Butzbach, Tel. 0 60 33/6 08 88. 52 186

Verk. FV 1300, Karr-Mot. m. Hänger + R.-Reif. ca. DM 7000.-. 0 77 23/24 30. 51 944

Auto-, Rennwagentransporter u. Bau-sätze. Badura, 284 Wilhelmshaven 31. Telefon 0 44 21/3 17 12, 2 55 64
Vertragshändler gesucht.

4 neue Pirelli Super Sport 4.50-10.00 -13, Stück-Preis 190.- DM, zu verk. Tel. 0 23 46/76 44. 51 945

Notverkauf Lola T 290 GR 6, mit Zubehör, Preis auf Anfrage. Tel. 0 22 61/62 58 63. 51 748

Zu verkaufen wagen Klassenwechsel. opt. Steinmetz-Kadett, Gruppe 2, 2-Liter-Quersromer ca. 210 PS mit allem Zubehör. G. Reiss, 6508 Alzey, Tel. 0 67 31/71 97/72 97-78 97. 51 636

NSU TTS Rennmotor (Nothelle) neu revidiert, preisgünstig. Tel. 0 23 02/7 36 82. 52 477

Spitzenmotor! FV 1300, Titanpleuel usw. Tel. 0 23 03/37 33. 52 478

Audi 50 ONS-Pokal-Sieger 1977? Europas erfolgreichster Renn-Audi 50 (9 Siege, 6mal 2. Plätze) in technischem und optischem Spitzenzustand zu verkaufen. DM 32 000.-. Kfz-Ing. Alfred Preukschat, Augustin-Menden, 52 946

BMW 1602, Gruppe 2, mit Wagenpaß, Bj. 73, Motor 0 km, ca. 180 PS, Renngetr. Getrag, 8fache Rennbereifung, VB DM 11 600.-, nehme Pkw in Zahlung. Tel. 09 11/44 93 64 ab 18 Uhr. 52 479

Verkaufe MARCH FORMEL 3 74-3, 1a Zust., Ford-Motor, Stand 76, günstig. Tausche Pkw ein. Tel. 0 62 22/20 89 Salzburger. 52 534

Rolls-Royce

Rolls-Royce GROSSAUSWAHL
gepflegter RR- und Bentley-Modelle, jetzt mit Camargue

AUTO-BECKER
4 Düsseldorf, Südbühnenstraße 150, Tel. 0211/3380-1
52 493 H



Verkauf und Kundendienst für Rolls-Royce & Bentley.

GEORG VON OPEL KG
Mainzer Landstraße 330-360
6000 Frankfurt am Main
Telefon: (06 11) 750 32 15

Ein Betrieb der Unternehmensgruppe Georg von Opel.

RR Bentley S I, Bj. 59, Continental Convertible. Lewis, Dorfstr. 9, 4055 Overhelfeld. 67 552

Rolls-Royce Corniche Coupé, Dez. 72, 44 000 km, unfallfr., perfekter Zust., silberbläulich-met. schw. Leder, NP ca. 180 000.-, zu verk. f. 80 000.- inkl. TÜV oder 75 000.- mit Ausl.-Zul. v. Priv. Tel. 089/394507, Diamond-Office. 52 174

Silver Shadow, Bj. 74, 50 000 km, Preis VB. Tel. 0 40/27 76 18. 51 637

ROLLS-ROYCE

Silver Shadow, opt. + techn. exzellen- ter Zust., nachtblau, Polster beige Leder, nur chauffeurgepflegt, nur RR Kundendienst, 74 000 km, Zulassung Dez. 1970, 49 000.- zu verk. Anfragen unt. Tel. 0 89/26 89 78 Montag-Freitag von 9-12 + 14-16 Uhr. 51 638

UMBAUKASTEN BENTLEY zu ROLLS-ROYCE, 1947-1966, Qualitätsartikel, auch alle Kühlerfiguren 1912-1976, S. T. L. 14 Osten Mews London SW7. Tel. 01-373 22 96. Prospektmaterial erhältlich. 52 533

Bentley S II, hellbraun-dunkelbraun, Int. beige, getönte Scheiben, 145 000 km, unfallfrei, optisch + technisch Bestzustand, Service immer bei Rolls-Royce, VB 36 000.- DM. Tel. Bern/Schweiz 0 31 22 32 27. 52 532

Rover

ROVER-HÄNDLER
Altmann + Hansen GmbH & Co KG
56 Wuppertal 1, Tel. (0202) 310711

RANGE ROVER ab Lager!
TC Fink, 6831 Rheinhausen, 07254/1081

Rover 2000 TC, 6.73, ATM 2000 km, TÜV 10.77, DM 5800.-. Fa. Ford-Hauswirth, Gneisenaustr. 42, 5100 Aachen, Tel. 02 41/50 80 18. 52 187 H

LR 110 Diesel, Bj. 69, DM 6500.-, Zuschr. unt. Chiffre A 19/52 188

Land-Rover Typ 1092, beige, 5000 km, absolut neuwertig, DM 19 500.- + 11% MwSt. zu verk. SARUT-Automobile Mainzer Str. 237, 6600 Saarbrücken, Tel. 06 81/6 52 51. 52 189 H

Range Rover, Bauj. 11.74, 24 500 km, Radio, Bestzustand, 22 500.- DM. Tel. 02 51/5 63 81. 51 639

Wir schreiben nicht nur „ab Lager“, wir haben ihn ab Lager

RANGE ROVER
fa. impex exclusive automobile handels GmbH. Tel. 07152/25388.

51 950

Land Rover

Fairey-Winches Importeur
LEHNER
8520 ERLANGEN
Günther-Scharowsky-Straße 11
Tel. 0 91 31 330 58, Telex 629 756

Land-Rover 109 Station ab Bj. 71, bis 7500.-, gesucht. Tel. 04 31/72 24 51. 52 604

Range Rover, bahama-gold, 1973, neue Reifen, gut erhalten, verk. DM 17 000.-. Tel. 0 71 41/4 21 02. 52 535

Range Rover, 1. Hand, 1 J. alt, 18 000 km., Radio, Halogen-Nebell., Drehzahlm., U'bodensch., Hohlraumvers., Bestzust. zu verk. T. 0 67 62/17 01. 52 480

Range Rover, EZ 74, 77 000 km, DM 15 500.-. Tel. 0 21 25/75 08 werktags ab 19 Uhr. 51 947

LR 88, Hardtop, Bauj. 71, 71 000 km, TÜV 10.77, genüberholt, 5fach Profil, 2 Kupplungen, VB 13 500.- DM. Tel. 0 23 59/37 95 ab 19 Uhr. 52 605

Rover 3500, Bj. 70, ca. 100 000 km, TÜV 78, Bestzust., VB 3500.- DM. Privat zu verk. Tel. 02 11/67 46 07. 51 750

88 HT, Bj. 75, Overdrive, Extras, 18 000 km, VB 16 200.- DM. T. 0 74 41/8 21 50. 51 948

Rover 2000 TC, Bj. 73, rot, 50 000 km, sehr gepf. Zustand, DM 7000.-. **Rover 2000 TC, Bj. 72, grün, 60 000** km, sehr gepf. Zustand, DM 6200.-. Gebrauchtwagen werden zu Höchstpreisen in Zahlung genommen, Finanz. mögl. Autohaus Hilsenbeck, 7161 Fronrot, Tel. 0 79 73/2 43. 51 949 H

Saab

SAAB 99, Bj. 72, weiß, sehr gepflegt, 68 000 km, TÜV-abgen., UB 6500.-, Inzahlungn. mögl. Tel. 0 46 61/81 34. 51 951 H

Saab 99 LC, Bj. 70, 1700, 80 PS, US- Ausf., get. Schb., 76 000, orig. Farbe, 1a Zust., 1. Hd., 5500.-. 07221/61825. 51 952

Simca

Simca Rallye 1, Bauj. 9.73, 60 000 km, TÜV 1.78, VB 3500.-. T. 06 51/3 54 24. 52 606

Chrysler-Simca 160, EZ 7.73, TÜV 7.77, 37 000 km, VB 6850.-, E. Mombauer, Landskroner Str. 2, 5483 Heimersheim. 50 434

Simca Rallye 2 1300, Bj. 75, 45 000 km, DM 5900.-, H. Sprengart, Bahnhofstr. 5, 6753 Enkenbach 1, ab 19 Uhr. 52 193

1100 TI, TÜV 10.77, Gr. 1, rallyef., 1. Hd., Neuw. 15 000.- DM, VB 6500.- DM. Tel. 0 55 82/15 40 ab 19 Uhr. 52 194

52 194

Sportwagen

Sportwag. Barank. 0611/285144-571805, 52 190 H

Alpine, Bj. 64, Karosserie Top-Zust., Ventilsch., leicht. Bremsdef., TÜV 3.78, Preis VB 1000.-. T. 07 11/56 89 94. 52 191

Bizzarini 530 GTS, Bestzustand, Tel. 0 41 21 9 22 44 nach 19 Uhr. 52 192

Sportwagen sucht 0 40 5 50 50 38, 52 048 H

Tausch

Kadett GTE 76, 5-Gg., Sperre, Recaro- Sitze, DM 13 650.- oder Tausch mit Porsche Targa, Wertausgleich bis 3000.- DM. Tel. 0 65 55/4 87. 51 953

Triumph

British Car Centre
Triumph-Gebrauchtwagen zu verk. Un-fallwagen gesucht. Tel. 02 71/5 43 03. H

Spitfire, Bj. 2.76, 7000 km, zu ver- kaufen. Tel. 0 71 59/51 98. 51 645

Triumph Spitfire MK II, Bj. 64, Lieb- haberst., TÜV 7.78, neuer Mot., 1000 km, DM 6500.- z. vk. T. 04347/2663. 52 197

Triumph Stag V8 Cabrio, Hardtop, 8.71, nur 3 J. gef., Mot. 500 km, Overdr., Lad., Kristall Eff.-Lack, 7" LM, el. Fe., DM 9900.-. Tel. 02 21/52 26 37. 52 198

TRIUMPH-HÄNDLER
Altmann + Hansen GmbH & Co KG
56 Wuppertal 1, Tel. (0202) 310711

MK 4: Motor, Getr., Achsen, Felgen m. Reifen neu, Diff., KW., Instrum. u. v. a. verk. Tel. 0 43 43/3 42. 52 199

TR 6, Bestz., 52 000 km, v. Extr., VB DM 9850.-. T. 0871/71165 bis 17 Uhr. 52 201

Spitfire MK IV-Teile: Motor überholt, 0 km, DM 650.-; Getriebe DM 400.-; Hinterachse kpl. DM 350.-; 4 LM-Räder Cosmic, 165 SR 13, 90%, DM 650.-. Tel. 0 62 41/2 77 01. 52 202

TR 4 o. TR 5, in gutem Zustand geg. bar gesucht. Tel. 0 89/65 23 50. 52 203

Spitfire MK IV, Bj. 71, TÜV 9.77, Mo- tor, Getr. u. Verd. neu, Sp.-Räder, DM 4100.-. Tel. 0 61 96/4 55 16. 51 955

Triumph Motor, Getr. u. Achse, 6 Zyl. v. GT 6, DM 1200.-. Tel. 0 44 84/4 86. 51 956

TR 7, 106 PS, Vorfürhrwagen, Bj. 6.76, 35 000 km, racing green, DM 14 900.-. P. Wieggers, Automobile, Waltherstr. 71, 4900 Herford, Tel. 0 52 21/44 37. 51 957 H

Dolomite, Bj. 11.74, grün, 20 000 km, sehr gepflegter Zustand, DM 6000.-. **Spitfire, Bj. 76, braun, 500 km, Vor-** fährwagen, neuwertiger Zustand, DM 10 500.-. **Spitfire, Bj. 73, braun,** 49 000 km, guter Zust., DM 6500.-. **TR 7, Bj. 7.76, Vorfürhrwagen, weiß,** 7000 km, neuw. Zustand, DM 16 200.-. Gebrauchtwagen werden zu Höchstpreisen in Zahlung genommen, Finanz. mögl. Autohaus Hilsenbeck, 7161 Fronrot, Tel. 0 79 73/2 43. 51 958

Hardtop 3teilig für Triumph Spitfire MK IV
KORLEN, 8114 Uffing 30, Tel. 08846/293

Spitfire 1500, 4 Mon. alt, 5500 km, Hardtop, echte Felge, Stereo-Cass.-Radio, DM 10 000.-, Tel. 05 11/3 30 75 63, werktags bis 15 Uhr. 51 959

Suche Motor für Spitfire MK III, Bj. 70, kompl. in gutem Zust. W. Ernst, Altengai 16, 7630 Lahr/Sulz. 51 960

TR 6, Bj. Nov. 71, 80 000 km, 7000.- DM zu verk. Tel. 0 89/3 00 14 37. 51 961

Wir wühlen n. Unfall- u. Gebrauchtwagen. Tel. 0 72 61/41 52 ab 18 Uhr. 51 751 H

Gebr. Ersatzteile-Versand, Tel. 0726/7 41 52 ab 18 Uhr. 51 752 H

TR 6 - PI, Modell 1974, 50 000 km, Top-Zustand, weiß, Motor u. Einspritzanlage neu, 5000 km, Differential neu, Ölkühler, Verdeck neu, 185er Reifen, 90%, zu verk. Tel. Mainz 0 61 31/3 44 93. 51 753

Def. TR 3 o. MG A ges. Bonn 466476. 51 754

Suche TR 6, Bj. 75, verk. Spitfire, Bj. 73. Tel. 02 03/33 41 13 ab 20 Uhr. 51 756

Triumph Spitfire MK IV, Bj. 72, 45 000 km, 2 J. TÜV, 1a gepflegt, Radio, neu bereift, VB DM 6000.-. Tel. 0 22 41/38 36 75. 51 757

Gebrauchtwagen.
Unfallwagen gesucht!
Tel. 0 29 43/25 86. 52 052 H

Spitfire, Bj. 70, TÜV 77, ATM 12 000 km, Gieseking, Hochtadlerweg 24, 5882 Meinerzhagen. 51 640

Suche TR 6, optisch 1a Zustand mit Motor- und oder Getriebschaden. Tel. 0 71 61/4 11 16. 51 641

Stag V8, TÜV 4.78, unfallfrei, Bj. 4.74, Bestzust., 48 000 km, ATM 8000 km, alle Extr., VB 14 500.-. T. 02 11/66 33 59. 51 642

TR 6, H'top zu verk., grü. 05121/54610. 51 643

Billige Teile verkauft Tel. 0 21 05/ 44 96, von 11-19 Uhr. 52 049 H

TR 4, gut. Zust., 4500.-; TR 4-Motor, Getr., 0, 1000.-; Healey Sprite, § 7.78, 2900.- DM. Tel. 0 49 43/13 88 abends. 52 608

Notverkauf: TR 6, EZ 70, für 2000.- DM überholt, LM-Felgen etc., Festpr. 4500.- DM. Tel. 04 29/33 17. 52 609

Stag, 11.75, 10 000 km, Hardt., Stereo, Bestzust., Extras. Tel. 02 21/50 37 94. 52 610

TR 5 PI, Unfall, 3500.- DM, TR 4 A IRS, 2000.- DM, Spitfire MR III, 2300.- DM. Tel. 0 61 96/4 55 16. 51 644

Spitfire MK IV, 73, Top-Zust., 5400.- DM, 39 000 km. Tel. 0 70 32/43 26. 52 607

Suche Motor MK IV bis 50 000 km. Tel. 0 59 44/2 31. 52 195

TR 6, 9.74, 41 000 km, Hardtop, alle Extras, damsonred, 11 700.-. 0551/81881. 52 196

Verkaufe Spitfire MK III-Motor. Tel. 0 65 62/27 43. 52 200

TR 5, Motor mit Garantie, neuer Lack, div. Neuteile + Zubehör, VB 5800.- DM. Tel. 02 21/48 69 34. 52 481

Triumph Spitfire, Mod. 76, blau, 5000 km. zu verk. Tel. 07 11/31 27 18. 52 482

Jedes Teil schnell u. günst. f. ALLE ENGL. FAHRZEUGE. T. 0 61 74/54 60. 52 050 H

Triumph-Ersatzteile, Unfallwag. ges. 0 21 03/5 29 95. Telex 08 581-611. 52 051 H

TVR

TVR-Deutschland

645 Hanau 9, BBC-Straße 23, Telefon 0 61 81/5 82 84 + 5 29 59

Veteranen

British Classic Cars

Verkauf - Restaurierung - Ersatzteile 78 Freiburg, Komturstr. 36, Tel. 07 61/50 88

Ford Taunus, Bj. 60, TÜV 7.78, Bestzustand - Ersatzteile, DM 1300.-. Tel. 0 98 22/75 25. 51 967

Citroen 11 CV Normale, Bauj. 52, wie neu, TÜV 2 Jahre, DM 7900.-. Tel. 05 11/80 50 26. 51 968



Einzelstück: Rolls-Royce „Bootschek“, Bj. 28, fahrtüchtig (auf Chassis 25 H.P.). Einzig gefertigtes Fahrzeug, vollständig restauriert. Aussehen und Technik wie neu. Nur ernsthafte Interessenten unter Chiffre A 19/52 483

Citroen 2 CV, 100 000 km gefahren, durch Sümpfe, Dschungel, Hochgebirge, 8 Wüsten und 50 Länder der Erde, trotzdem noch gut in Schuß. Besitzer: Jean-Claude Baudot und Jacques Séguéla. Was diese beiden mit diesem Wagen erlebten, berichten sie in ihrem Buch „Rund um die Welt im 2 CV - Erlebte Auto-Abenteuer“. Ein Buch, das nicht nur Freunde des 2 CV begeistert, sondern jeden, der die Sehnsucht nach der Ferne und fremden Ländern kennt. 208 Seiten, 29 Fotos, Ganzleinen, DM 16,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Singer „Le Mans“ Cabriolet, Farbe beige/schwarz, Bj. 32, 32 PS, schwarze Lederpolst., opt. u. techn. Zust. erstklassig, Kfz-Brief u. TÜV-Zulassung liegen vor, Preis 15 000.- DM, VB unter Tel. 05 21/2 48 81. 52 221

RARITÄTEN zu verkaufen:
Mercedes-Benz 300 SL Flügelbüten silbergrau, Bj. 56, erstkl. opt. u. mechanisch. Zustand, VHB 90 000.- DM.

Mercedes-Benz 300 SL Roadster, bordeauxrot, Bj. 59, erstklass. opt. u. mechan. Zustand, VHB 45 000.- DM.

BMW 328 Sbarro rot, neuwertig, mit 110 PS-Maschine, TÜV, VHB 35 000.- DM.

Zuschriften unter Chiffre A 19/66 589

MG TA, Bj. 39, opt. u. techn. innen u. außen makell., zugel. u. TÜV-abgen., nicht unter 19 000.- DM zu verkaufen. Angeb. unt. Tel. 0 68 41/3 92 60 13 61. 51 646

VW Cabrio, Bauj. 52, zu verkaufen. Chiffre A 19/51 648

VETERANEN-REIFEN, neu 5.00-16, DM 111.-; 5.50-16, DM 122.- ab Lager per NN, volle Garantie. REIFEN-KRÜGER KG, Düsseldorf Str. 183, 5090 Lev.-Opladen. 51 647 H



Das Profil der Zukunft



Der neue Triumph TR 7, das Sicherheits-Sport-Coupé der 80er Jahre. Dynamische Keilform, 1971 ccm, 106 DIN-PS, 9.4 Ltr./100 km (Testverbrauch)

Unverbindliche Preisempfehlung **DM 16.990,-**

1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung! Ausführliche Informationen und Probefahrten beim nächsten Triumph-Handler



Triumph Leyland

Importeur A. Bruggemann + Co GmbH, Harlfstr. 53 4000 Düsseldorf, Telefon 02 11 / 7 81 81

Veteranen gesucht. Angeb. mit Fotos u. Detailangab. u. Chiffre A 19/51 775

BMW Isetta, Bj. 56, 2. Hand, original 32 000 km, 2 Jahre TÜV, 1900.-. V8-Teile, Innenausstattung kpl. m. Holzverkl. aus V8 Super, 400.- DM usw. 190 SL-Teile. Teileliste auf Wunsch. **DKW 1000 S**, 4türig, 2 S, TÜV, 2. Hd., 2600.- DM. B. Leuchtenberger, Industriestr. 3, 6451 Neuberg 1. 51 774

Simca Plein Ciel, Coupé, Bj. 59, zum Ausschl. od. Restaur., **Thunderbird**, Bj. 63, zum Ausschl.; **Borgward Isabella** Coupé, Bj. 58, fahrbereit, TÜV neu, sowie viele Ersatzteile für Borgward. Tel. 07 11/32 26 83. 51 776

Lloyd 59, fahrber., 450.-. 0 68 37/2 70. 51 777

Einmaliges Liebhaberstück! V8 502 Baur-Coupé, Bj. 55, TÜV 7.78, 3.2 L, 120 PS, Zweisitzer, SSD, Vollledersitze, Ersatzteile vollständig vorhanden, Angebote nicht unt. 30 000.- DM. Tel. 05 11/83 10 36. 51 779

Zugfreie Frischluft

AIR-PRESS®

Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.

Erhältlich im Zubehörhandel und bei ihrer Werkstatt. Bezugsnachweis und Prospekt durch:

Seibert Industrietechnik KG

1 Berlin 12 • Schillerstr. 10 • Tel. 030/3136771. Händler bitte Angebot anfordern.



NSU Fox 98, 4-Takt, DM 650.-; Patria 147 ccm, Bj. 52, 1200.-. 05 61/2 37 09. 51 781

Interessante Veteranenwagen des 20. Jahrhunderts verk. Tel. 0 76 41/83 98. 51 784

Daimler SP 250, 1961, weiß, Hardtop, Topzust., DM 9500.-. T. 0 98 61/21 47. 52 223

BMW 503, Alu-Karosserie, Hängerkuppel., topfit, TÜV neu, geg. Höchstgeb., ab 12 000.- DM zu verk. 0 71 42/5 21 75. 52 224

Topolino, Bj. 54. Tel. 0043312294324. 52 620

Original Pariser Bus, Bauj. 1932, H-Plattform, fahrber., gut. Zust., o. TÜV, DM 9400.-. Unter Chiffre A 19/51 962

Adler Trumpf 1,7 Cabriolet, Bauj. 34, Kar. Ambi Budd total restauriert, TÜV 1.78, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel. 0 61 93/67 83. 51 953

OLYSI, Orig.zust. + DB 170 Da, rest., Bestzust., z. v., VB. 05522/4029 ab 19 h. 51 964

11 CV N, Motorschaden, Teilrestaur., schwarz, TÜV 8.77, VB DM 2500.-. T. Lutz, Lange Steige 12, 7035 Waldenb. 51 965

Kapitän	49	8000.- DM
Kapitän	59	1500.- DM
Daimler-Benz 220	52	2500.- DM
DKW F 89	52	400.- DM
Ford 12 M	59	400.- DM
Tel. 0 52 51/2 63 78.		52 215

Spitzheck 3x: Austin Seven, Wartburg Dixi, Dixi, Chev. 39, Ford Thunderb. 57, NSU 500 ccm, JFA Cabr. 52, Adler Autob. 39, Praga-P 38, BMW Cabr. 55, Gutbrod-S Prototyp usw. Tel. 0 41 21/9 22 44 nach 19 Uhr. 51 966

AUSTIN, Vanden Plas Pullman, 7 Sitze, Alu-Karosserie wie Bentley, Trennscheibe, verzollt ohne TÜV, DM 8400.-. Tel. 05 31/4 09 09/7 88 82. 51 780

Citroen 11 CV, Bauj. 48, 1a Zustand, TÜV neu, Standheizung, VB 1500.- DM. Tel. 0 74 32/82 06. 52 204

Opel Olymp. 51 Cabrio, tipptopp, TÜV 9.77, gegen Gebot. Chiffre A 19/52 205

Liebhaber-Fahrzeug 300 D Adenauer-Modell, Bestzust., TÜV Ende 77, Bj. 55, auch geg. Mercedes-Eintausch abzugeben. Tel. 0 24 05/28 57. 52 206

Mercedes 300 S Cabrio, Bj. 52-56, auch zum Restaurieren, zu kaufen gesucht. Guenther Zach, Postfach 2470, 7980 Ravensburg. 52 220

220 S Cabrio, Bj. 57, rest.bed., Preis VS. Tel. 0 40/82 60 72. 52 207

VW-Schwimmwagen, 43, kpl. in gutem Zustand, jedoch nicht fahrbereit, wegen Platz- u. Zeitmangel an Liebhaber zu verk. **VW-Audi-Kemper**, Gutenbergstr. 10, 4426 Vreden. 52 209 H



• J - 13 für FIAT 124, 125, 128 C, 131, 132

TÜV-frei RONAL ABE LEICHTMETALLRÄDER
ABARTH-Auspuffanlagen, RECARO-Sitze, KONI- und BILSTEIN-Spezialstoßdämpfer, CIBIE-Scheinwerfer, H4-Systeme HELLA Bitte Type und Baujahr angeben.
½ ANZAHLUNG, 6 RATEN.
L. BEIL • 6701 NEUHOFEN 4 • Telefon 0 62 36 / 13 66

SPORT & AUTO-FESTIVAL

Vom 17.-19.9.
im Autohaus
OETTINGER
Alt Niederursel 2
6 Fm.-Niederursel

Mit unserem Gesamtprogramm

- 100 PS-Golf, auch mit Automatik
- Scirocco, 85-PS-Normalbenzin und 100 PS, auch mit Automatik
- 110 PS-Passat Normalbenzin, als Limousine und Variant
- VW-Cabrio, 70-85 PS
- VW-Bus, 23 Ltr., 90 PS

Täglich Autogramm-
stunde mit Sportstars
wie **Annegret Richter,**
Bernd Hölzenbein
u. v. a.



8000 Frankfurt/Main
Alt Niederursel 2
☎ (0611) 673082/83

und
Verlosung von
Sporttrophäen
und
Autozubehör



Oettinger
VOLKSWAGEN

NEU! Unsere 2 Stärksten!
1,8 Ltr. — 125 PS
Golf und Scirocco
GTI/GLI Prospekt
anfordern!

9382 Friedrichsdorf 1
Fährstraße 2-4
☎ 06172/5302-5356

Veteranen

Teilrestaurierter Ford Popular, Bj. 53, gegen Gebot zu verkaufen S. Petersen, Gust.-Brandes-Weg 8, 2800 Bremen, Tel. 25 20 87. 52 612

11 CV, Bauj. 56, Typ D, TÜV 78, Top-Originalzustand, an Meistbietenden, ab 20.9. abends. Tel. 0 61 03/8 66 33. 51 778

Jensen Healey, Bj. 73, Cabrio, 36 000 km, VB DM 11 000.—, Kurt Mehner, Hauptstr. 34, 3140 Hücklingen. 52 208

Rarität: DB 219, voll restauriert, TÜV 2 Jahre, gegen Gebot nicht unter DM 5500.—. Tel. 0 55 41/47 94. 52 210

BMW 503 Coupé, Alu, Bauj. 56, Preis VB. Tel. 02 11/67 52 98. 52 211

Merced. 300 D Cabrio, orig. Vollst. z. restaur., preiswert. Chiffre A 19/52 212

1 Oldtimer-DKW m. Horch-Karosserie mit neuem Stoffverdeck, 75 PS, 3,6 L Hubraum, gen. überholt, neu lackiert, Überholungskosten ca. DM 17 000.—. EZ 1. Juli 1937, gef. km 18 500, TÜV-zeug, bis Ende 1978, in bestem Zustand, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Zuschriften unter Chiffre A 19/52 213

DB, Bj. 38, 4tür. Cabrio, Lim., Verd. neu, gegen Gebot. Chiffre A 19/52 214
Ehrenpokal Luftwaffe, 2. WK, 250.—, Zuschriften unter Chiffre A 19/52 222

Seltenheit: DKW-Kleinbus T 700, Bj. 59, TÜV 2.78, div. Ersatzteile, 1500.—. DM. K. Piecha, Max-Planck-Str. 50, 6836 Otfersheim. 52 216

Verkaufe Chevrolet Master Coupé, Bj. 33, nicht unt. DM 5000.—. Elise Heinz, Auf der Lust 7, 3043 Schneverdingen, Tel. 0 51 93/63 12. 52 217

Weg. Konz. aus priv. Samml. 4 absoi.
Rarität zu verk.: **Th. Schneider**, 1911, o. hint. Kar.; **Wanderer-Krad**, 1926, 750er Zweizyl.; **BMW „505“**, 1955; **Ade-nauer V8-Pullman-Lim.**; **Abarth „2000“**, 1966, off. RS. T. 02 71/5 20 47, ab 19 h. 52 218

VW, Bj. 52, geteilte Heckscheibe, TÜV 3.78, DM 1650.—. Tel. 02 34/51 34 02. 52 219

220 S Coupé, Bj. 57, Bestzust., privat, um DM 8500.— zu verk. Wien 52 02 19. 52 538

Jaguar XK140 Roadster, 1955, Linkslenker, XKD-Motor o/D, Diff.-Sperrung etc., 260 km/h, neuwertig, VB DM 18 500.—. Chiffre A 19/52 539

300 D Adenauer, 58, mit 220 SB-Mot., eingetr., techn. okay, fahrbereit, günstig gegen Gebot. Tel. 05 31/89 12 11. 52 484

Peugeot Cabrio 5 CV 1929, komplett unrest., nur 3000.—. T. 0 71 21/2 87 79. 52 485

2 4türige VW Käfer Cabriolets, Polizeiwagen, Bj. 49/52, techn. u. opt. gt. Zustand. Tel. 02 21/41 05 69. 52 611

Alfa Romeo 2000 Spider, Luxusausgabe, sehr gepflegter Zustand, Bj. 60, Liebhaberstück, neu bereift, Motor vor 6 Monaten gen. überh., 130 000 km insgesamt, 3. Kolben wäre zu erneuern, TÜV 10.77, v. Extras, Hardtop, Radio geg. Höchstgeb. an Sammler oder Bastler abzugeben. L. Beisel, Tel. 0 62 21/46 47 51. 51 971

Hudson 1954, 7 PL., 0 km, 6 Mon. Gar., 18 000.—. W. Greber, Holderbachweg 14, 8046 Zürich, CH. T. Zür. 57 62 81. 52 537

Goliath-Hansa 1100, 1959, TÜV 11.77, Orig. u. 1a Zust., 1. Hand, 1 Motor 79 000 km, kl. Ventilschaden, gegen Höchstgebot. Tel. 0 77 33/72 17. 51 969

DKW F 7, Reichsklasse, Bj. 39, Neuwert. Originalzust., TÜV 5.78, gegen Höchstgeb. zu verk. T. 0 22 41/2 41 76. 51 970

Volvo

123 GT, Bj. 67, TÜV 8.77, 101 000 km, 1 Motor, VB DM 3200.—, Kaufbeuren/Allgäu, Tel. 0 83 41/22 34 ab 20 Uhr. 51 974

Buckel-Volvo, 68 PS, 2. Hand, dunkelblau, Tiefbettfelgen, sehr gepflegt, Extras, DM 5800.—.

Volvo 122 S Combi, lindgrün, ATM, Bremsanl. neu, Extras, sehr gt. Zust., 5700.—. T. 0 40/6 52 79 82 o. 2 00 50 73. 52 225

Volvo 122 S Combi, supergepflegt, T. 0 89/52 94 59. 52 226

P 544, TÜV 4.77, geg. Gebot zu verk. Hausmann, Schloßweiherstr. 17, 5100 Aachen, Tel. 02 41/41 23 03 v. 8-16 h. 52 227

Volvo 164, EZ 71, neu 185/70, Motor v. 25 000 überholt, opt. + techn. 1a, Colorglas, SSD, Lederpolster, H4 usw., Sonderpr. DM 6500.—. T. 0 94 03/16 80. 52 230

P 1800 E Cpe., Bj. 6.71, TÜV 9.77, km 80 000, VB 9000.—. DM. T. 0 25 75/5 81. 52 231

P 1800 zum Ausschachten, Bauj. 63, auch Einzelteile. Tel. 04 21/66 49 84. 52 486

Reifen der 0.60er und 0.70er Serie

	Uniroyal	Kleber GTS	Pirelli CN36 SM	Dunlop D 1
185/70-13	85-TL	95-	88-HR/103-VR	
185/70-13	97-HR	103-TL	95-HR TL	
195/70-13		101-	127-HR TL	
185/70-14	95-DR	100-	115-HR TL	
195/70-14	130-HR	108-	136-HR/160-VR	126-HR/156-VR
205/70-14	182-TL	139-TL	155-TL/163-VR	134-HR/161-VR
175/70-15	105-TL		119-TL	
185/70-15		101	155-VR	155-VR
235/60-13			194-VR TL	
215/60-13			225-VR	187-VR

ATS- u. BBS-Felgen zu unschlagbaren Preisen

Preise inkl. MwSt. Versand per Nachnahme.

REIFENBERGER, 657 Km, Tel. 0 67 52/29 58 und 23 00

Volvo P 544 (Buckel), Bj. 60, VB DM 2000.—. Tel. 0 50 33/15 51. 51 973

Buckel-Volvo P 544, Bj. 65, TÜV 1.78, rot, Extras, guter Zustand, 4400.—. VB. Tel. 0 71 81/6 35 14 ab 18 Uhr. 51 975

Volvo PV 544, grün, Bj. 60, generalüberholt, TÜV 7.78, VHB 3500.—. DM. Tel. 0 45 03/73 72 28. 51 786

164 E, EZ 2.74, Autom., Servolenkung, Lederpolst., Metall-Lackierung, SD, Stereoanl., 54 000 km, DM 12 900.—. Tel. 05 11/63 00 07. 51 650 H

Volvo 164 E, Bj. 73, 85 000 km, Autom., Klimaanlage, Colorgl., Niveaureg., SSD, Lederpolster, Radio-Kassette-Stereo, echte Holzarmaturenverkl., Breitspur, gr. Tank, umgestellt Normal-Benzin, VB 13 500.—. DM. Tel. 0 22 51/6 34 09. 52 487

Volvo 1800 S Coupé, Bj. 67, TÜV 3.78, ATM 30 000 km, Sicherh., Stereo, Leders., erneuert für DM 3000.—, 1a Zustand, Tiefbettfelg., 185 HR 15-Reifen eingetr., VB DM 5800.—. Zuschriften unter Chiffre A 19/52 613

123 GT 68 + 78, 3990.—. DM. Tel. 0 40/78 16 51. 51 972

Bitte prüfen Sie

den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

284 GL Autom., 75, 32 000 km, Bestzustand, Sonderextr., neu 32 000.—, jetzt VB 22 000.—, v. Privat. 0 30/7 81 55 57. 51 649

Sämtl. Teile v. PV 544, P 1201 Burkart, Allacher Str. 210, 8000 München 50, Tel. 0 89/75 71 88, 75 83 33. 51 976

VW

WERTSTEIGERUNG

	ATS	RONAL	888 S x 13
132.—	119,50	145.—	Audi 50, 80, Polo, Golf, Scir., Passat
138.—	159.—	Golf, Scirocco 6x13	

Zender Kotflügelverbreiterung mit Spoiler u. Anbauteilen f. Scirocco (Junior Cup) 375.—, Golf 398.—, Heckspoiler Scirocco 130.—.

DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund 16, Evinger
Str. 232, Tel. 0231/851302

Recaro-Idealsitz LS mit Konsole für VW 1303, neuw., VB 400.—. 07143/4776. 52 409

Verk. 2-Verg.-Anlage 34 PCI. Koch, Am Waldbad 14, 4504 G.marienhütte. 51 652

Scirocco TS, 85 PS, gelb, Cassett., Radio, 7.74, 43 000 km, VB 9800.—. DM. Tel. 0 73 47/27 56. 52 234

1303 S, Bj. 10.73, TÜV 78, 1a Zustand, ATM 5000 km, v. Extras, z. B. S + S, Cible, Chr.-Felg., L.L. Spurv., Preis VB. Chiffre A 19/52 235

VW 1600, gelbschwarzer Renner, Bj. 73, 52 000, VB 5200.—, K.-H. de Pasqualin, Einsteinstr. 25, 33 Braunschweig. 51 651

Verkaufe werkseigenen VW-Motor 1300 cm³, Bj. 75, eingebaut in VW Käfer, 40 PS, seit Februar 76 gelaufen. M. Braun, Südstr. 13, 7150 Backnang. 51 653

1303, 44 PS, Modell 73, SSD, enzianblau, viel Zub., TÜV 8.78, für 4000.—. DM zu verk. Tel. 0 29 55/2 60. 51 788

VW 1949, völlig original, ca. 3500.—. DM, und orig. neues, nicht synchron. Getriebe, geg. Gebot. 05 11/64 25 75. 51 978

Cup-Scirocco, 110 PS, 13 000, unf.fr., v. Endfl. zv. 18 000.—. VB. 02241/48122. 52 614

Cup-Scirocco, 16 500 km, Motor 6000 km, Verschleißt. neu, opt. + techn. o.k., v. VW-Ing. WOB. 0 53 61/4 95 18. 52 615



Notverkauf VW 1302, Binder, Mod. 72, 52 Vers.-PS, viele Extras, slalomfertig, alles TÜV, Preis VHS. Tel. 0 22 61/2 25 81 ab 19 Uhr. 52 488

SEBRING-Sport-Auspuffanlage

— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr / 20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-genehmigt. Sofort lieferbar für VW Käfer, Golf-Scirocco.

SEBRING 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Verk. 75 PS-Motor, einbaufertig, für VW Käfer. Tel. 05 71/3 35 67. 51 787

Cup-Scirocco GTI, 110 PS, nur leichte Blechschäden, 20 000 km, Stereoanl., aus berufl. Gründen für VB 16 900.— zu verk. Tel. 07 11/5 85 93 74, Mo.—Fr. 52 407

Suche 40er Doppelvergaser für VW 1303 LS. Tel. 0 52 21/6 13 14. 51 977

Kaufvertrag Golf GLS, schwarz, Extr., Lieferung Anf. Okt. 76, preisgünstig abzugeben. Tel. 07 11/87 57 41. 52 403

VW Cabriolet 1303 S, 4.75, unfallfrei, 38 000 km, berbergelb, mit vielen Extras. Inzahlungnahme möglich. Tel. n. 18 Uhr 0 25 64/40 44. 52 406

VW 1302, 4.72, Mot. 20 000 km, ca. 80 PS, mit allen Extras, VB 6500.—. DM, Motor evtl. einzeln. Tel. 05 51/4 67 01. 52 232



Liebhaber-Prototyp, VW 1300-Fahrgest., Bj. 71, TÜV 77. T. 0 70 33/63 50. 52 489

Verschiedene

NEUFAHRZEUGE

FORD · OPEL · TOYOTA · VW/AUDI

Alle Fahrzeuge bei gleicher Werksausstattung bis zu 20% billiger. 1 Jahr Garantie ohne Kilometer-Begrenzung!

Preisbeisp. (Endpr. inkl. MwSt. u. Ueberf.)

TOYOTA 1000, 1.0 L, 47 PS, 2tü. 6 990.—

OPEL Ascona, 1.6 L, 60 PS, 2tü. 9 990.—

VW Golf S, 1.6 L, 75 PS, 2tü. 9 250.—

Granada L, 1.7 L, 75 PS, 4tü. 12 630.—

Hans-J. Abs. Re-Importe

Herner Str. 99 (B 51), 4350 Recklinghausen, Tel. 0 23 61/2 69 99

GOODYEAR

G 800 Grand Prix
white letter
185/70 HR 13 WL 91,-
185/70 HR 13 J 90,-
185/70 VR 13 WL 125,-
185/70 HR 14 WL 121,-
195/70 HR 14 WL 127,-
205/70 VR 14 WL 156,-
215/70 VR 14 WL 159,-
185/70 VR 15 WL 159,-
WL - mit weißer Reifenschrift
Versand per NN frachtfrei ab 4 St
FRITZ IHLE REIFENHANDEL KG
Tel. (0 72 21) 6 55 00/6 16 36
7570 Baden-Oos

Verk. Weber DCOE mit Saugrohr für Opel VB sowie Mahle BBS 7 J x 14 neu, passend für Opel/BMW, 800.- DM. Tel. 0 71 56/52 80 ab 18 Uhr. 51 980

Bitter CD, 4.76, 8000 km, Stereo, "Berlin", Klimaanlage, Leder, u. v. Extras, NP 69 000.- DM, für 55 000 DM von Privat. Tel. 02 02/47 46 38. 51 981

Amphicar, Bj. 66, guter Zust. 48 000 km, VB 4750.- DM. Tel. 02 31/59 97 15. 52 416

Michelotti-Karosserie-Studie 1963 einmalig, auf 1800 tl-Fahrwerk-BMW, TÜV 8.78, geg. Höchstgeb. verk. Zuschriften unt. Chiffre A 19/52 411

2 Architekten suchen Pkw ab 2.51, neu od. neuw., bieten als Gegenleistung Planung sowie Erbauung (schlüssel-fertig zum Festpreis) von Eigenheimen, Werkstätten, Ausstellungshallen. Tel. 08 21/38 14 u. 48 23 26. 52 418

Suche gepflegten Arath TC Corsa/TCR auch ohne Motor oder für Straße umgerüst. T. 0 89/2 80 97 61, abds. 52 412

Suche für Hansa 1100, Bj. 61, neue u. gebrauchte Teile insbesondere Kreuzgelenk. C. Meyer, Goethestr. 9, 3300 Braunschweig-Rüningen. 52 420

ASTON MARTIN DBS, V8, EZ 10.72, schwarz, Polster Lammfell, Air-Cond., Alu-Karos., 60 000 km, 2. Hd., NP 74 000.-, VHB 28 000.-. T. 07543/2439. 52 417 H

Verschiedenes

Schuppenanbaulösung Lamborghini für BMW, VW, AUDI, FORD, OPEL, DM 175.-, Abarth-Sportanlagen zum Sonderpreis. Original Super US-Polizeisirenen Kojak, DM 155.-, Hawaii 5-0, DM 150.-, Autoteile Noll, 63 Größen, Pr. 6123, Tel. 0 84 41/6 10 57 v. 9-12 u. 14-17 h.

Schleppseil-Kauf:

Augen auf ob APA drauf.

APA steht für Qualität!

DB/8: Sportgetriebe neu mit Schaltkulis 2,99, 1,75, 1,448, 1,26, R 3,45, Hinterachse, Kardanwelle u. diverse Kleinteile wie Lichtmaschine, Federn und Benzinpumpe, für DM 350.- zu verk. Tel. 05 11/37 27 87, ab 19. 9. 1976. 52 424

Heuer Uhren-Kombinat. auf Platte (Master-Time-Monte Carlo) DM 400.-, Tripmaster DM 150.-. T. 0 92 41/20 44. 52 422

Fertigaragen auf Wunsch mit Edelspritzputz

Weisstalwerk Zimmer & Co. 5901 Wilsdorf-Niederdielen-Postf. 2

Super 8, normal 8, 16 mm Filmverkauf - Verleih Gratis-Prop. v. Fleischmann Film 83 Landshut

Twinmaster, neuwertig, 250.- DM. Tel. 0 62 63/10 88. 52 617

2 7"-Felgen. Tel. 0 62 34/70 89. 52 619

Unternehmen in der AUTOBRANCHE mit COMPUTER-ZENTRALE in München sucht für Jan. 77 zur Eröffnung von 13 Geschäftsstellen in versch. Großstädten

GESCHÄFTSFÜHRER (Teilhaber)

Erf.: Kaufm. Kenntnisse, Erfahrung mit Autos, 25-35 Jahre, Barkapital 25 000.- DM. Zuschr. K. Giesen, 8 München 40, Ungererstr. 65. 51 954



amalfi amalfi amalfi ges. gesch.

Schriftzug aus haltbarem Chrom-Material für jeden PKW, leicht anzubringen. Das Buch „PS“ zur gleichnamigen Fernsehserie 26,- DM (inkl. MwSt.) NN. Schriftzug und Buch zusammen nur 39,- DM (inkl. MwSt.) NN o. Scheck. Versand Koske-Tittel, 1000 Berlin 41, Forststraße 52, Telefon 0 30 / 8 81 74 86

18,50 DM (inkl. MwSt.) NN

Seltene Rarität! Audi Cabrio! Bj. 67, Super 90, Fa. Deutsch Karosserie, 4 Sitze, TÜV 7.78, orig. 62 000 km, gepflegt, ist ein Blickfang. DM 5800.- VB. Tel. 0 30/3 66 75 41. 52 413

FREIER IMPORT Ihr werkunabhängiger Händler in- u. ausländischer Pkw mit mehrjähriger Erfahrung: AUTO-IMPORTE Gudrun Krosch, 6612 Schmelz/Saar, Telefon 0 68 87 / 36 98, 0 68 06 / 67 64

Liebhaberfahrzeug Volvo 123 GT, 1a Zustand, Extras. Bodo Hass, Hoeltgenstr. 14, 5802 Wetter 4, Tel. 0 23 35/79 79. 52 419

Excilbur wie Mercedes Sport, 1927 SSK, Amerik. Nachb. m. Chev.-silber-met., nur 16 000 km, TÜV 2 J., unfallfrei, 4-Sitzer, echt Leder, Hardtop, 3 Dächer, Autom., Servol., Cass. + Radio, Klima, Bestzust., Service in jed. Opel-Werkstatt mögl., v. Privat: VB 68 000.- DM. Excilbur, neu, Jahrgang 1976, weiß, mit Werksgarantie, VB 82 000.- DM. Tel. Bern/Schweiz 0 31/22 32 27. 52 540

Celica GT, 5.75, Front-, Hecksp., VB 11 500.-, 38 000. 0 89/8 71 18 89 ab 18 h. 52 616

Mustang oder Camaro m. def. Masch. od. Unfall gesucht. T. 05 11/65 33 12. 51 979

OLDTIMER MB 180, Bj. 60, Top-Zustand, gegen Gebot zu verkaufen. Tel. 09 21/6 11 15, samstags. 51 654

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Standig über 30 verschiedene Modelle aus Arsenal aller Kontinente zusammengetragen
ORIGINALWAFFEN AB 1500
Raritäten ab 69,- DM
wie Vorderlader und Stahlschloßwaffen bis 700,- DM
Original alte Degen, Säbel, Bajonette und Waffenzubehör ab 19,- DM
Bruggemann Für ab 18 Jahren
Neuen Farbkatalog kostenlos anfordern
4710 Lüdinghausen, Markt 5, Tel. 02591/3331

AMS 66-75 kpl. gg. Geb. 0611/358142. 51 792

Die Neuheit
Cristalonic-Solar-Quartz
geht jahrelang durch Sonnenenergie
kein Batteriewechsel mehr nötig
Ganggenauigkeit ohne
im Jahr
Zeitangezeigt ständig ohne
Knopfdruck sichtbar

Uhren-FrieBKO
Pasinger Bahnhofplatz 3, 8000 München 60
Versand per Nachnahme. Bei Nichtgefallen Rückgaberecht innerhalb 8 Tagen - Geld sofort zurück

AMS, 66-75, DM 200.-. 0 52 04/24 82. 51 984

Übernahme laufend Adressenschriften und Werbematerialversand. Angebote an Ute Mehner, 7471 Inneringen, Tel. 0 75 77/37 75. 52 618

Autokleber von Sammler ges., Kauf, Tausch, senden an Chiffre A 19/52 490

Erl. Kfz-Sachverständiger für Notfall gesucht. Körperbehinderter zahlt gut, Zuschr. und Chiffre A 19/52 491

An alle Toupet-Träger!

Gutschein
Bitte senden Sie mir Ihren 16seitigen Prospekt „Alles um Toupeten“ u. eine Probe des neuen Super-Haft-Streifens (hält 8 Tage und länger) **Anzeige einsenden.**

Toupet-Spezialist Bodo Knoche
3014 Laatzen-Hildesheim-Str. 213

Autotransporter, neu, DM 1850.-, 1300 kg zul. Gesamt-Gewicht. Tel. 0 24 26/51 68 ab 17 Uhr. 51 983

Formel 1-Fans! Mehrere von den F 1-Stars gebrauchte Original Goodyear-Rennreifen zum Selbstkostenpr. von 135.- DM zu verk. Chiffre A 19/51 769

Flieger-Uhren

Faszinierende Chronographen erstaunlich günstig 24-seit. Farbkatalog gratis! Postkarte an Avencher, 75 Karlsruhe 31, Am Wald 21, Telefon (07 21) 7 30 70.

Verkaufe auto motor und sport, Jahrgänge 65-75, fast kpl., gegen Gebot, R. Norddeutsch. Chiffre A 19/51 730

Anfänger-Kart zu verkauf., DM 700.-, Tripmaster DM 100.- und Twinmaster DM 250.-, zu verk. Tel. 09 41/4 34 19. 52 421

KOTFLOGLVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER FÜR VW, BMW, FORD. 0 61 98 / 75 98. 52 053 H

4 x Pirelli 245/60-14, 3000 km, 600.- DM. Tel. 06 21/81 36 95 ab 18 Uhr. 51 982

AMS 1960-1975 gegen Gebot zu verkaufen. Allers, Jütlandring 201, 2300 Kiel 1, Tel. 04 31/52 33 64. 51 791

4 neue ATS LM-Felgen, 6x13, für NSU und Honda S 800, günstig zu verkaufen. Tel. 09 31/4 10 22 10. 52 423

Rallye-Cross-Fahrer sucht Sponsor für Saison 77. Chiffre A 19/52 425

NS-Dolche: SS 395, WH/LW/KM à DM 385.-, EKL 35, Feldgendarmen Ringkragen 145 (50 weit, Dolche u. v. Orden lagernd). Zuschr. u. Chiffre A 19/50 432

Camping Wassersport

Merc. 0321 H Camp. Bus, FS Kl. 3, TÜV 77, mit allem Komfort, Bestzustand. Tel. 09 11/76 15 20. 52 309

VW-Camper, Bj. 75, Rechtslenker, 11 000 km, zu verk. T. 07 11/47 78 41. 52 310

Stellenangebot

Unternehmen in der AUTOBRANCHE mit COMPUTER-ZENTRALE in München sucht für Jan. 77 zur Eröffnung von 13 Geschäftsstellen in versch. Großstädten

GESCHÄFTSFÜHRER (Teilhaber) Erf.: Kaufm. Kenntnisse, Erfahrung mit Autos, 25-35 Jahre, Barkapital 25 000.- DM. Zuschr. K. Giesen, 8 München 40, Ungererstr. 65. 51 954

Angst vorm TÜV? Das braucht nicht sein, sagt Hans M. Neher, und erläutert die wichtigsten Vorschriften, gibt Ratschläge fürs Selberprüfen und Hinweise für die Abnahme von Änderungen. Mit dem Buch „Keine Angst vorm TÜV“ können Sie nun gestrotzt der nächsten Hauptuntersuchung entgegengehen. 172 Seiten, 132 Abb., Leinen, DM 19,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder direkt von Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Der Rallye-Sport ist für viele automobilistischer Höhepunkt. An diese wendet sich Joachim Springer mit seinem Buch „Rallye-Sport“. Man kann es ein Lehr- und Handbuch für den gesamten Rallye-Sport nennen. Sein Wissen und seine Erfahrung sind so umfassend, daß man selbst für den Alltagsverkehr Lehren daraus ziehen kann. 208 Seiten, 50 Abb., Leinen DM 25.-. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder sofort per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Es war einmal... nein, im Automobilsport gibt es keine Märchen. Selbst wenn man heute glauben möchte, daß ein Autorennen, das 1908 in New York begann und in Paris endete, ein Märchen sein müsse. George Schuster, einer der verwegenen Teilnehmer, schildert in seinem Buch „Das längste Autorennen der Welt“ dieses wahnwitzige Unternehmen. 184 Seiten, 80 Fotos, Leinen, DM 16.-. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder sofort per Post direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Warnung vor dem Hunt

Grand Prix von Holland: James Hunt auf dem Weg zur Weltmeisterschaft?

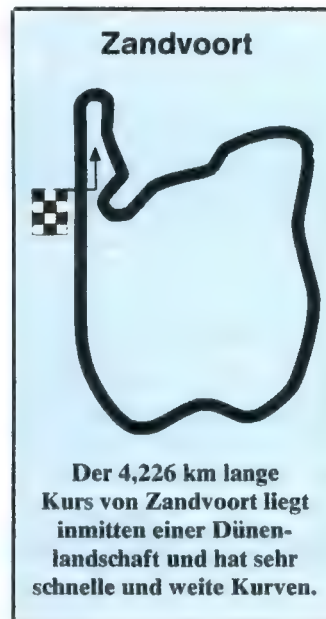
Happy Birthday, James", stand auf der Riesentorte, mit der McLaren-Mädchen ihrem blonden, langmähnigen Darling gratulierten. Schlagsahne markierte alle Zandvoort-Kurven, ein rotes Marzipan-Auto (kein rot-weißes) kreuzte als erstes den Zielstrich. Nur auf der Torte, aber beinahe auch in Wirklichkeit: Um ein Haar hätte Clay Regazzoni im einzigen, einsamen Ferrari dem McLaren-Star James Hunt das doppelte Fest – 29. Geburtstag und zweiter Sieg im holländischen Grand Prix – verpatzt. Mit 0,92 Sekunden Vorsprung vor Regazzoni kam Hunt zur Zielflagge: Sein fünfter Saisonsieg, McLarens erster auf dem Dünenkurs am Nordseestrand.

Hunt zelebrierte stürmischer als zu den turbulentesten Lord Hesketh-Zeiten. Er ließ sogar einen Haufen Freunde aus England einfliegen und erklärte: „Wir hatten die größten Räusche, die man sich denken kann.“ Wieder nüchtern, rief Hunt seinen wehrlosen Gegner Niki Lauda an, dem er im Schattenboxen um den WM-Titel 1976 bis auf zwei Punkte nahegerückt ist: 58:56 steht das Duell zugunsten von Lauda.

Lauda hat am Krankenlager Ferrari-Entscheidungen mitgetroffen, kein Zweifel: „Was immer geschieht, passiert mit meinem vollen Einverständnis. Wir beschließen alles gemeinsam. Wie eine große Familie.“ Sechs Tage vor Zandvoort platzte die Bombe: Ferrari widerrief den Rückzug und schickte ein Auto – für Regazzoni – nach Holland. Etwas überraschend, sogar für Regazzoni, der „unser Comeback erst für Monza erwartete“.

„Der Grand Prix-Sport braucht Ferrari“, hatte sogar Ford-Sportchef Walter Hayes posant. Grund des Comeback-Beschlusses von Ferrari: eine sechsstündige italienische Verschwörung. Hier Enzo Ferrari und seine rechte Hand Luca di Montezemolo – dort Capri de Resmini, Präsident des italienischen Automobilclubs ACI, und sein Sportpräsident Toganio, die nach Maranello („Warum keine italienischen Piloten?“) schon öfter Giftpfeile abgeschossen hatten.

Den Grand Prix von Italien vor der Tür, verbrüdete man sich: Resmini, nebenbei Vizepräsident des Welt-



Automobilverbandes FIA, gibt am 8. September vor dem FIA-Sportgericht von Paris dem Ferrari-Protest gegen Brands Hatch Feuerschutz... und rollt sogar die „spanische Affäre“ neu auf.

Heute, da Laudas Wunden heilen, darf man Geheimnisse verraten. Ausplaudern, wie Ferrari Laudas WM-Titel retten wollte, als der Österreicher noch ums Überleben kämpfte. 30 Minuten nach der Nürburgring-Katastrophe war Ferrari-Rennchef Daniele Audetto bei Emerson Fittipaldi: „Willst du einspringen?“ Der Brasilianer erbat Bedenkzeit. Montag



lief der Telexdraht heiß. Audetto: „Wie hast du dich entschieden?“ Fittipaldi: „Ich bleib' bis Saisonschluß, ich kann mein Team unmöglich allein lassen, weil es sich so engagiert. Aber ich hoffe, wir kommen eines Tages auf unser Gespräch nochmals zurück.“

Ehe Fittipaldi bereits zum viertenmal seit 1971 zu einem Ferrari-Angebot nein sagte, hatten die Azzuri sogar offeriert: „Wir lackieren einen Teil deines Ferrari in Copersucar-Farben.“

Eine echte Sensation, weil Enzo Ferrari noch alle Sponsoren verjagt hatte, auch

Marlboro: „Meine Autos rauchen nicht“, antwortete der Commentadore den Zigarettenteuten.

Geraucht vor Zorn hat dafür Carlos Reutemann: „Niemand bei Brabham kümmert sich um mich. Ich will weg, so rasch ich kann.“ Teamchef Bernie Ecclestone legte seiner argentinischen Primadonna klar: „Du kannst deinen Vertrag kaufen oder kaufen lassen: 100 000 Dollar, strenge Regeln, wie im Show-Business. Soviel zahlt auch Frank Sinatra, wenn er nicht singen will.“ Reutemann flog nach Italien, traf sich heimlich mit Montezemolo („Den ich seit zehn

Jahren kenne“) in dessen Ferienort Cortina d'Ampezzo. Reutemann: „Wir redeten nicht direkt über Ferrari, sondern mehr über meine Brabham- und Martini-Verträge.“ Montezemolo wußte Rat.

Reutemann: „Ich glaube nicht, daß ich 100 000 Dollar wert bin.“ Ecclestone reagierte enttäuscht: „Mich verläßt man nicht. Normal werde ich die Leute los.“ Jody Scheckter, der jedes Jahr zur Transferzeit alle Antennen ausfährt, bot sich sofort an: „Kann ich Reutemanns Auto haben?“ Ecclestone fragte Gordon Murray, seinen jungen Konstrukteur: „Was hältst du von Jody?“

Murray entsetzt: „An dem Tag, an dem er kommt, bin ich aus der Tür.“

„... und Reutemann?“ hörte man Ferrari-Chefingenieur Mauro Forghieri beim Innendienst in Maranello am Telefon hastig fragen. „Er fährt“, echote Audetto. Poesie verriet nur Montezemolos offizieller Satz: „Regazzoni war immer Laudas bester Formel 1-Freund. Jetzt hat er Gelegenheit, das aller Welt zu beweisen, indem er James Hunt die Punkte wegnimmt.“ Am ersten Trainingstag war Regazzoni von Hunt so weit entfernt, wie vom Mond: nur die fünfzehntschnellste Zeit.

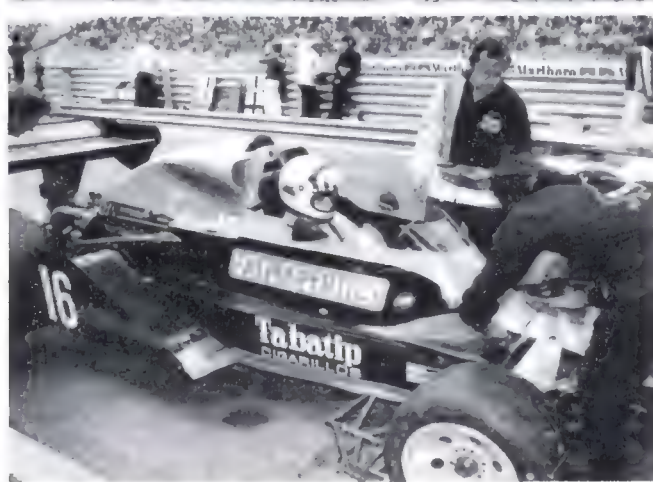
Ein Sturz aus allen Wolken, den Regazzoni den Reifen zuschrieb: gleiche Mischung wie am Nürburgring und in Österreich (dort jedoch mit mehr Hitzewiderstand). „Diese Pneus geben keine Traktion. Das Heck tanzt. Die Reifen sind gefährlich, unberechenbar. Kein Zufall, daß ich mich am Ring zweimal drehte. Und wer weiß, was mit Niki war“, schlug Regazzoni Alarm.

Audetto sicherte bei Enzo Ferrari Rückdeckung für eine Partisanen-Aktion im Formel 1-Dschungelkrieg: Er ließ für die letzten zehn Runden im Abschlußtraining Regazzoni andere Reifen montieren, „weil ich nicht akzeptieren darf, daß Ferrari nur Fünfzehnter ist“.

Die Schauer märchen von heimlich, des nachts, aus Maranello eingeflogenen Wunderpneus stimmen nicht. Ferrari hatte besagte Reifen in Zandvoort im Transporter, aber die Good-year-Hexenmeister Denis Croback und Bert Baldwin



Verfolger im Nacken: James Hunt (Nr. 11) vor John Watson. Gelungenes Debüt: Boy Hayje (oben) belegte den 14. Platz. Mass und sein Mißgeschick: Jochen Mass verbog im Training den neuen McLaren M 26 (oben rechts), den künftig Hunt fahren soll. Vierter Platz mit neuem Auto: Tom Pryce im neuen Shadow DN 8.



Fotos: Nicol, Suckow, Kräling.

GP von Holland

verboten deren Verwendung. Grund: das Gentlemen's Agreement von Kyalami, daß alle Formel 1-Konstrukteure stets die gleichen Pneu's benützen. Aber erstens gibt es in dieser Mafia keine Gentlemen, zweitens hat Ferrari dieses Abkommen nicht unterschrieben, drittens existiert von Januar 1975 bis Dezember 1976 ein Vertrag zwischen Ferrari und Goodyear, der den Azzurri alle Reifenfreiheiten garantiert, nur Goodyear müssen es sein. Regazzoni teufelte sich auf den fünften Startplatz vor, ehe Boxennachbar Ecclestone argwöhnisch wurde: „Bei Ferrari ist ein solches Chaos, ohne daß man sehen kann, warum.“

Die „englische Mafia“ schrie Zeter und Mordio: „Regazzoni hat illegal 1200 Pfund mehr Startgeld herausgeholt“, tobte March-Chef Max Mosley. Ken Tyrrell: „Merkwürdig, daß Ferrari so etwas tut.“ Die Scheinheiligen von der Insel: als hätte Ferrari goldene Löffel gestohlen. Ferrari-Mann Audetto: „Bei uns ist die Gewichtsverteilung nun einmal anders als bei den Briten.“ Fürs Rennen montierte Ferrari, was Goodyear befahl, aber die Friedenspeife wird, wenn überhaupt, erst in Maranello geraucht: „Wir müssen mit Enzo Ferrari vor Monza konferieren.“

Zandvoort erlebte zwei Formel 1-Heimkehrer, zwei Jubilare, zwei Debütanten. Neben Regazzoni feierte auch Jacky Ickx ein Comeback, mit dem kleinen, roten Ensign: Überraschend auf dem elften Trainingsrang. „Jacky beweist, daß mit ihm alles stimmt“, freute sich Teamchef Mo Nunn, für den Ickx „absolut gratis fuhr und selbst wenn er gewinnt keinen Pfennig will.“ Das Abendessen, zu dem Ickx am Freitag die Ensign-Crew



Sieg wie im letzten Jahr: James Hunt (Nr. 11), der nur noch zwei Punkte hinter Lauda liegt. Zwölfter mit Dame: Rolf Stommelen (Nr. 25) im Hesketh von Guy Edwards, der von dem amerikanischen Herrenmagazin „Penthouse“ gesponsort wird. Rechts: Gedränge in der schnellen S-Kurve von Zandvoort: Scheckter (Nr. 3) vor Pace (Nr. 8) und Laffite (Nr. 26). Zum letztenmal im Brabham-Alfa: Carlos Reutemann (unten), der zu Ferrari wechselte.





GP von Holland

einlud, kostete mehr als die Miete des billigen Hotels, für die Nunn großzügig aufkam. Ickx lag von der 54. bis 66. Runde auf Platz sechs, bis ihn die Elektrik im Stich ließ. Muß man Ickx doch nicht abschreiben?

So stürmisch Hunts 29. Geburtstag war — so lustlos war Jean-Pierre Jariers 50. Grand Prix: magerer zehnter Platz. Der Franzose wird von Shadow-Waffenkamerad Tom Pryce völlig überstrahlt: vierter Rang im Jungfernrennen des neuen, mit Cigarillo-Sponsorgeld getesteten Shadow DN 8, der schlanker, niedriger und 27 kg leichter ist. Pryce: „Ich hab' das Auto von Anfang an ins Herz geschlossen.“ Seinen Shadow-Vertrag 1977 auch, wogegen Jarier immer deutlicher ins Vakuum stolpert, weil schon eine neue Piloten-Generation anklopft.

Boy Hayje (28), mit absolutem Erfahrungs-Minimum, kam mit dem alten Penske

PC 3 trotz Reifenwechsel auf Rang 14 vor, während die Grand Prix-Premiere von Formel 3-Pilot Conny Andersson (mit 37 Lenzen für einen Formel 1-Neuling schon etwas betagt) völlig mißlang: Ausflug in den Sand im Training, verstopfte Ansaugtrichter, Motorschaden im Rennen — durchs schnelle „S“ lief eine Ölspur, deren Opfer in der elften Runde ausgerechnet Conny Anderssons schwedische Landsleute wurden: Nilsson und Peterson.

Nilsson, dicht hinter Depailler, sah das Öl nicht, rutschte aus, prallte rücklings gegen die Fangzäune. Gras entzündete sich am glühend-heißen Auspuff, Nilsson sprang in Sicherheit. Flaggen zeigten an: Einsatzwagen bereits unterwegs. Peterson glitt gleichfalls aus, konnte noch korrigieren, wurde aber weit abgetrieben. Hunt fuhr — trotz weißer und gelber Flaggen — an Peterson vorbei. Watson und Regazzoni, Seite an Seite, hätten ebenfalls überholen können, bremsen aber.

„Regelverstoß von Hunt“, registrierte Niki Lauda zu Hause vor dem Fernsehschirm. Hunt verteidigt sich: „Da waren gelb-rote Ölflaggen, aber keine gelben Flaggen. Also hab' ich nichts Unkorrektes getan.“ John Watson vermutet: „Gelbe Flaggen ja, aber James hat Ronnie wohl erst später, nach der Gefahrenzone, überholt.“ Man flüsterte von einem March-Protest, aber Roger Penske beruhigte Hunt: „Alles irrelevant“.

John Watson, seit seinem Zeltweg-Sieg ohne Bart („was ganz komisches Kribbeln erzeugt“), setzt sich weiter schonungslos ein: „Jedes neue Rennen muß man bei Null anfangen“, meint der Ire. Clay Regazzoni, der Auftritt des stahlharten Kämpfers war der späteste, aber eindrucksvollste. Der Schweizer war, einmal mehr, das Herz des Rennens. Peterson bleibt der einzige, der jetzt bei drei Grand Prix hintereinander geführt hat: Nürburgring, Zeltweg, Zandvoort. Aber noch bleibt Peterson, bei

Lotus von Juli 1973 (Le Castellet) bis September 1974 (Monza) siebenmal unterm Lorbeerkrantz, bei March der unbelohnte Held. Sein Auto untersteuerte stark, ehe die Bremsen und der Öldruck schlappmachten.

Hunt war von der 13. bis 48. Runde in einen mörderischen Rad-an-Rad-Kampf mit Watson verstrickt: Die Penske-Schnauze klebte unter dem Sechsgang-Getriebe des McLaren, der, schon wieder, untersteuerte.

Als Watson mit Getriebeschaden parkte, somit aus Hunts Rückspiegel verschwand, war der Engländer erleichtert, „aber nur für eine Runde, bis ich das neue Boxensignal ablesen mußte: plus 7 Regazzoni. Dieser Kerl, das war mir klar, holt mich noch ein“.

Regazzoni schmerzten die Rippen, quälten die Reifen, und von hinten schob unaufhaltsam, bis sein Benzindruck nachließ, Mario Andretti. Ende der vorletzten Runde liefen Hunt und Re-



Wieder in der Formel 1: Jacky Ickx auf einem Ensign, nachdem er sich mit dem Wolf-Team überworfen hat.

gazzoni, fast schon in den Nahkampf verkrallt, auf einen Nachzügler auf: Alan Jones auf seinem Surtees. Der Australier mit dem flachen, emotionslosen Gesicht eines amerikanischen Stock-Car-Piloten winkte Hunt in der Tarzan-Kurve durch, „dann hätte Regazzoni vorbeischlüpfen können, kam aber nicht. So mußte ich zurück auf meine Ideallinie und Regazzoni sich hinten anstellen“, erzählte Jones später. Als Regazzoni an Jones vorbeiging, war es zu spät.

„Sorry für Niki“, sagte Audetto. Auch Regazzoni hätte sehr gern für Lauda neun Punkte herausgefahren. Und für sich den neuen Vertrag, denn hätte er Hunt geschlagen, hätte Regazzoni noch am Renntag für 1977 unterschreiben können. „Alles ist offen, alles kann passieren“, sagte Ferrari. Das gilt momentan für alle Formel 1-Ställe. March-Chef Max Mosley ist klar, „daß ich Peterson kaum halten kann. Stuck wäre eine mögliche Nummer 1, warum nicht?“

Stuck läuft seit Monte Carlo über Spießbruten. Seine Zandvoort-Bilanz: Lockerer Heckflügel, der sich zentimeterweise rückwärtsbog, und, wie am Nürburgring, Kupplungsschaden schon vor dem Start. Auch Jochen Mass kann bald wie der selige Kaiser Franz Joseph sagen: „Mir bleibt nichts erspart.“ Auch nicht mit dem neuen, progressiveren, auf Lenkmanöver schneller reagierenden McLaren M 26. Bei Silverstone-Tests mit 1:21,4 Minuten etwas langsamer als Peterson (1:20,8), aber schneller als Scheckter (1:21,7), und Pace (1:21,8) — aber in Zandvoort lag das neue Auto, obwohl unverändert, miserabel. Der Teufel im Benzinssystem war nie auszutreiben. Samstag riß eine Halbwelle, und Mass kreiselte in den Sand der Tarzan-Kurve. Sonntag: wieder ein Dreher, aber Neun-

Statistik des GP von Holland

Startaufstellung

Hunt	Peterson
McLaren	March
1:21,39	1:21,31
Watson	Pryce
Penske	Shadow
1:21,62	1:21,55
Andretti	Regazzoni
Lotus	Ferrari
1:21,88	1:21,85
Scheckter	Brambilla
Tyrrell	March
1:21,91	1:21,88
Laffite	Pace
Ligier	Brabham
1:22,06	1:22,03
Reutemann	Ickx
Brabham	Ensign
1:22,16	1:22,13
Depailler	Nilsson
Tyrrell	Lotus
1:22,27	1:22,16
Jones	Mass
Surtees	McLaren
1:22,51	1:22,48
Stuck	Fittipaldi
March	Copersucar
1:22,59	1:22,55
Jarier	Perkins
Shadow	Boro
1:23,18	1:23,10
Pescarolo	Hayje
Surtees	Penske
1:23,55	1:23,26
Ertl	Merzario
Hesketh	Williams
1:24,37	1:24,09
Andersson	Stommelen
Surtees	Hesketh
1:24,74	1:24,71

Stand nach 1 Runde: 1. Peterson, 2. Watson, 3. Hunt, 4. Andretti, 5. Pryce, 6. Regazzoni, 7. Scheckter, 8. Pace, 9. Laffite, 10. Brambilla.

Stand nach 10 Runden: 1. Peterson, 2. Hunt, 3. Watson, 4. Regazzoni, 5. Andretti, 6. Pryce, 7. Scheckter, 8. Pace, 9. Brambilla, 10. Depailler.

Stand nach 25 Runden: 1. Hunt, 2. Watson, 3. Regazzoni, 4. Peterson, 5. Andretti, 6. Scheckter, 7. Pryce, 8. Pace, 9. Brambilla, 10. Depailler.

Stand nach 50 Runden: 1. Hunt, 2. Regazzoni, 3. Peterson, 4. Andretti, 5. Pryce, 6. Scheckter, 7. Ickx, 8. Brambilla, 9. Pace, 10. Depailler.

Stand nach 60 Runden: 1. Hunt, 2. Regazzoni, 3. Andretti, 4. Pryce, 5. Scheckter, 6. Ickx,

7. Brambilla, 8. Depailler, 9. Mass, 10. Jones.

Ergebnisse: 1. James Hunt (McLaren M 23-Ford) 75 Runden = 316,98 km in 1:44:52,09 Stunden, Durchschnitt 181,3 km/h, 2. Clay Regazzoni (Ferrari 312 T) 1:44:53,01, 3. Mario Andretti (Lotus 77-Ford) 1:44:54,18, 4. Tom Pryce (Shadow DN 8-Ford) 1:44:59,03, 5. Jody Scheckter (Tyrrell P 34-Ford) 1:45:14,55, 6. Vittorio Brambilla (March 761-Ford) 1:45:37,12, 7. Patrick Depailler (Tyrrell P 34-Ford) 1:45:48,37, 8. Alan Jones (Surtees TS 19-Ford) 1 Runde zurück, 9. Jochen Mass (McLaren M 26-Ford) 1 Rd. zur., 10. Jean-Pierre Jarier (Shadow DN 5-Ford) 1 Runde zurück.

Schnellste Runde: Regazzoni in 1:22,59 Minuten, Durchschnitt 184,24 km/h.

Ausfälle, Boxenstops, Runde: am Start: Stuck, Kupplung, startete später.

6: Merzario, Ausfall, Dreher (Platz 24).

10: Andersson, Ausfall, Unfall (Platz 23); Stuck, Ausfall, Unfall (Platz 25).

11: Nilsson, Ausfall, Unfall (Platz 11).

12: Reutemann, Ausfall, Kupplung (Platz 18).

13: Hayje, Stop, Reifenwechsel (Platz 21).

41: Fittipaldi, Ausfall, Elektrik (Platz 13).

47: Perkins, Ausfall, Unfall (Platz 15).

48: Watson, Ausfall, Getriebe (Platz 2).

49: Ertl, Ausfall, Dreher (Platz 19).

53: Peterson, Ausfall, kein Öldruck (Platz 3).

54: Pace, Ausfall, Ölschlauch geplatzt (Platz 10); Laffite, Ausfall, Ölverlust (Platz 12).

62: Hayje, Ausfall, Halbwelle gerissen (Platz 14).

66: Ickx, Ausfall, Elektrik (Platz 6).

Stand der Weltmeisterschaft nach dem zwölften Lauf: Lauda 58 Punkte; 2. Hunt 56; 3. Scheckter 36; 4. Depailler 26; 5. Regazzoni 22; 6. Watson 18; 7. Laffite 16; 8. Mass 14; 9. Nilsson 10; 10. Andretti und Pryce je 9; 12. Pace 7; 13. Stuck 6; 14. Reutemann und Jones je 3; 16. Amon und Fittipaldi je 2; 18. Stommelen, Ickx, Peterson und Brambilla je 1 Punkt.

ter. Für Mass seine erste Holland-Ankunft.

„Blöd, wenn man im zweiten Jahr weniger Erfolg hat als im ersten“, macht sich Mass Gedanken, während Rolf Stommelen schon Automarken zählt: „Ich glaub', ich hab die meisten von allen gefahren, außer, vielleicht, Chris Amon.“ In Zandvoort kam eine neue Marke hinzu: der Hesketh von Guy Edwards, der immer noch wegen einer Handgelenkprellung nicht fahren kann. Der Notruf erreichte Stommelen rechtzeitig — der Kölner avanciert zum Ersatzspieler

So fuhren sie im letzten Jahr:

1. James Hunt (Hesketh 308-Ford), 2. Niki Lauda (Ferrari 312 T), 3. Clay Regazzoni (Ferrari 312 T), 4. Carlos Reutemann (Brabham BT-44-Ford), 5. Carlos Pace (Brabham BT 44-Ford), 6. Tom Pryce (Shadow DN 5-Ford), 7. Tony Brise (Hill-Ford), 8. Mark Donohue (Penske PC 02-Ford), 9. Patrick Depailler (Tyrrell 007-Ford), 10. Gijs van Lennep (Ensign-Ford).

Die wichtigsten Ausfälle:

Ickx: Motorschaden.
Fittipaldi: Pleuelschaden.
Watson: Spoiler.
Mass: Motoraussetzer.
Laffite: Motor.
Scheckter: Motor.
Peterson: Benzinmangel.

Nr. 1 der Formel 1-Mannschaft. „Leicht zu fahren, aber schlechte Bodenhaftung wegen der alten Radaufhängungen, die für die neuen, harten Pneus nicht mehr up to date sind“, urteilt Stommelen, der im Gegensatz zu Harald Ertl ankam — Getriebebesalat, Dreher in der Panorama-Schickane.

Der Nordsee-Badeort hat die deutschen Piloten seit 1961, als Graf Berghe von Trips in Zandvoort seinen ersten Grand Prix gewann, nie gemacht. Nur die deutschen Urlauber. *Heinz Prüller*

Prestigekampf

Das Image der Marke BMW hat sich in den letzten Jahren gründlich gewandelt. Die Bayerischen Motoren Werke bauen nicht mehr nur sportliche Automobile, sondern komfortbetonte, leistungsstarke Wagen, die preislich allesamt an der Obergrenze ihrer Klasse angesiedelt sind. Mit dieser Politik avancierten die Münchner völlig beabsichtigt zum ernsthaftesten Konkurrenten des deutschen Top-Unternehmens in der Autobranche, zum Kontrahenten von Daimler-Benz. Welche der beiden Nobelfirmen die besseren Autos baut, soll ein Vergleich zeigen. Folgende Paarungen treffen in dem Prestigekampf aufeinander: BMW 520 und Mercedes 200, BMW 528 und Mercedes 280, BMW 3.0 L und Mercedes 280 SE sowie die beiden Coupés BMW 633 CSi und Mercedes 350 SEL.



Neuaufgabe

Einem heutigen Trend paßt sich die japanische Firma Toyota an, indem sie den Corolla-Limousinen mit Stufenheck eine Liftback-Baureihe mit Schrägheck zur Seite stellt. Das neue Modell wird wahlweise auch mit einem 73 PS starken 1,6 Liter-Motor geliefert; ein Testbericht schildert die Qualitäten des Zweitürers.



Wachablösung

Nach zehnjähriger Produktionszeit werden die Alfa Romeo-Coupés der alten Generation abgelöst. Als Nachfolger stehen die bekannten Alfetta GT-Modelle bereits fest, und in der 1,3 Liter-Klasse wird eine Coupé-Version mit der Technik des Alfasud den GT Junior ersetzen. auto motor und sport hat den neuen, auf den Namen Sprint getauften Sportwagen in Italien gefahren und berichtet im nächsten Heft ausführlich über die ersten Eindrücke.



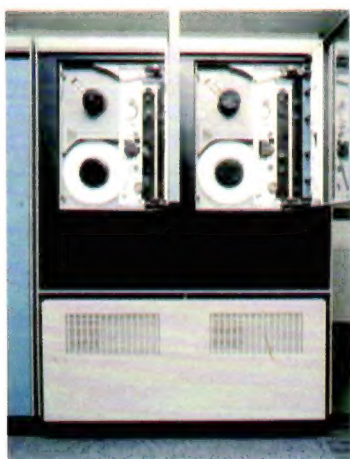
Zweiteauflage

Seit den Werksferien rollt der Audi 80 in modifizierter Ausführung vom Band. Außer offensichtlichen Änderungen an der Karosserie, die das Ingolstädter Produkt deutlicher vom Schwester-Modell VW Passat abheben sollen, wurde eine Reihe technischer Neuerungen realisiert. Ein Testbericht klärt, welche Vorzüge der neue Audi 80 bietet.



Leser-Dienst

Ein besonderer Service wird den auto motor und sport-Lesern im nächsten Heft erneut angeboten: die Hilfe eines Computers. Wer einen Gebrauchtwagen verkaufen oder erwerben möchte, hat die Möglichkeit den Wert des Autos von dem unbestechlichen Elektronenrechner individuell ermitteln zu lassen.



Neue Kawasaki

Der japanische Motorradhersteller Kawasaki hat jetzt das Angebot in der zweirädrigen Oberklasse durch zwei neue Vierzylinder-Maschinen mit 650 cm³ und 1000 cm³ Hubraum erweitert. auto motor und sport stellt in einem Fahrbericht sowohl die 66 PS starke Z 650 als auch die 85 PS leistende Z 1000 vor.



Rückblick und Ausblick

In der Deutschen Automobil-Rennsportmeisterschaft, der interessantesten Rennserie Europas, hat sich in der zurückliegenden Saison viel getan. Über die Hintergründe und Zusammenhänge dieser Ereignisse, die Pläne der einzelnen Teams im nächsten Jahr, den vorletzten Lauf zu diesem Championat auf dem kurvenreichen Nürburgring und über die Chancen der aussichtsreichsten Titelanwärter berichtet auto motor und sport im nächsten Heft.

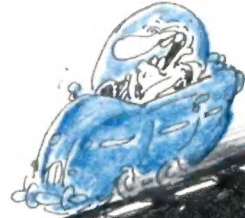


CAR-TOON

auto
motor
-sport

Handarbeit

Verflucht,
jetzt kann mich
nur noch...



...die Handbremse
retten!



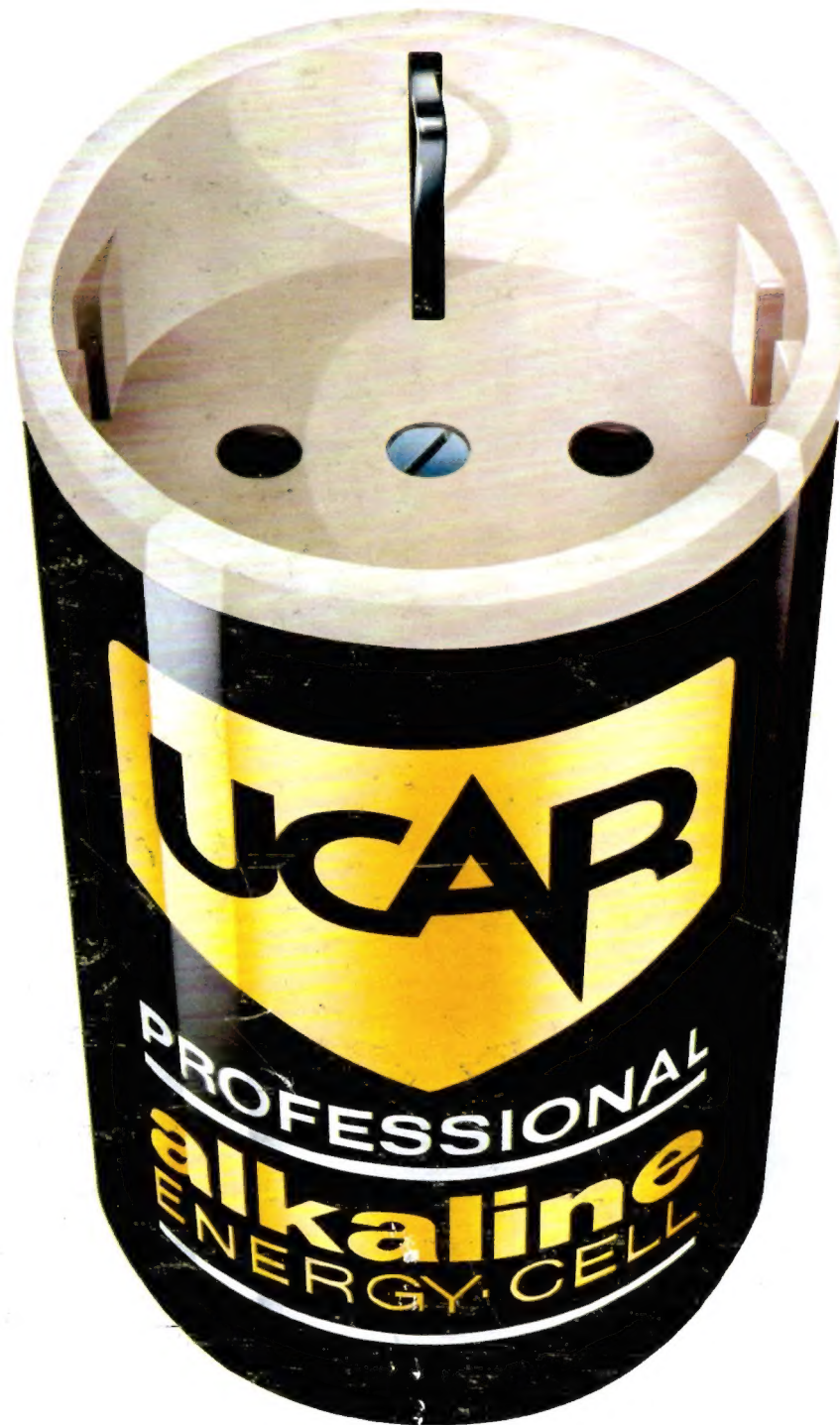


UNSER'M KESSELKÖNIG
VOM DAMENKRÄNZCHEN.

DER WEICHE
WEINBRAND

CHANTRE & CIE
CHANTRE
WEINBRAND
Die Weichheit dieses Weinbrandes beruht auf
einer Destillations-Methode, welche nur langjähr
tiger Erfahrung eignet hierfür geeignet waren. 35°

Ucar Professional, die Marathon-Batterie.



Fast schon wie Strom aus der Steckdose.